Urbanistica 40

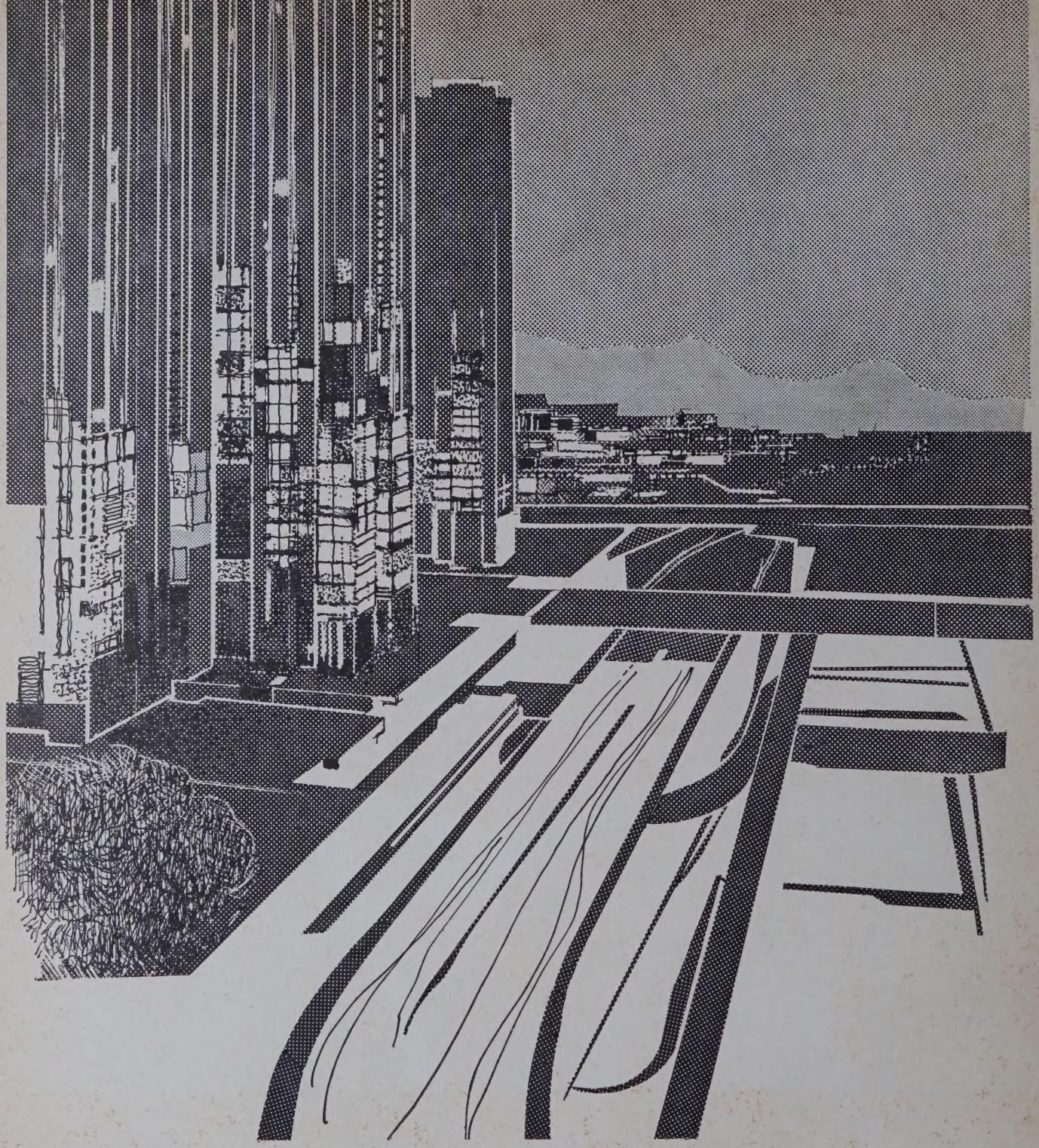
rivista trimestrale dell'istituto nazionale di urbanistica

NA
9000
U74

Innocenti S

INNOCENTI PROP. 779/A

CILINDRATA 1098 cc
FRENI A DISCO ANTERIORI
POTENZA (SAE) 58 CV
VELOCITÀ MAX OLTRE 145 KM/H
CONSUMO 7 LITRI/100 KM
2 POSTI + 30 KG. DI BAGAGLIO



Manfredo Tafuri

LUDOVICO QUARONI

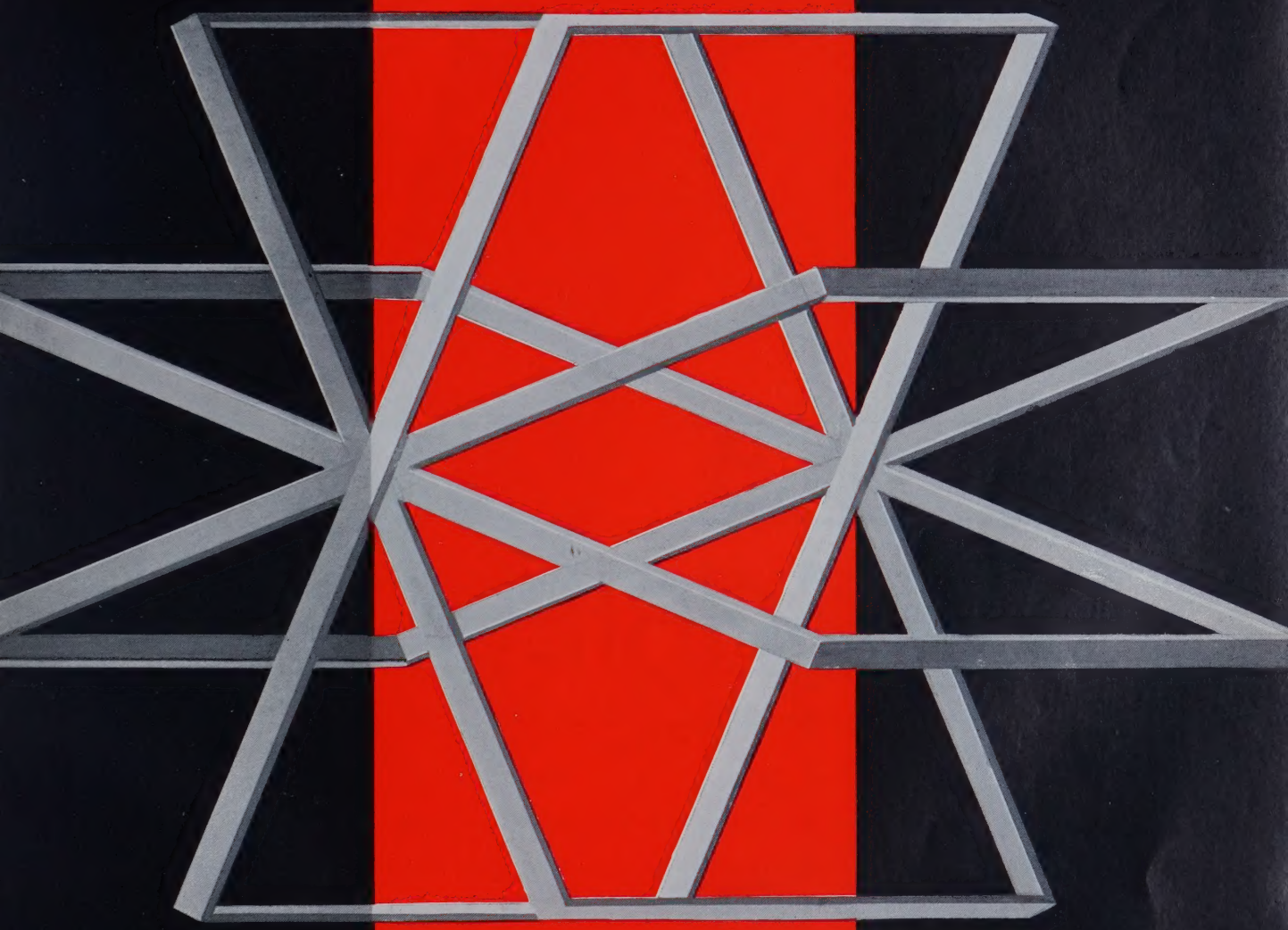
e lo sviluppo dell'architettura moderna in Italia

Edizioni di Comunità

Volume di pagine 334 con 285 illustrazioni in nero e 2 tavole f. t. in litografia

sculponia

SERRAMENTI



S.P.A. SCULPONIA - CASTEGGIO - PAVIA

oggi si costruisce
con GRIESSER
"Solomatic" veneziane con mono-comando avvolgibili od a pacchetto
tende veneziane a cordicelle
"Principe,, e "Standard,, porte a bilico per garages
"Alu-Color,, persiane avvolgibili
"Parisol pareti mobili divisorie per Uffici, Laboratori, Ospedali ecc.
"Carda,, serramenti a bilico in legno e legno più anticorodal all'esterno.
Tendoni da sole, tende "Italia,,
Persiane avvolgibili in legno "La Rondine,,
Tende oscuranti
Società per Azioni Italiana Manifatture
GRIESSER - Como-Camerlata
Tel. 52.913 (4 linee)

L' U-GLAS è un elemento abbastanza maneggevole la cui posa in opera è semplice, rapida e pulita.

U-GLAS®

il profilato di vetro traslucido dalle molteplici applicazioni

per coperture - sheds - pareti

produzione

VETRERIA MILANESE
LUCCHINI PEREGO

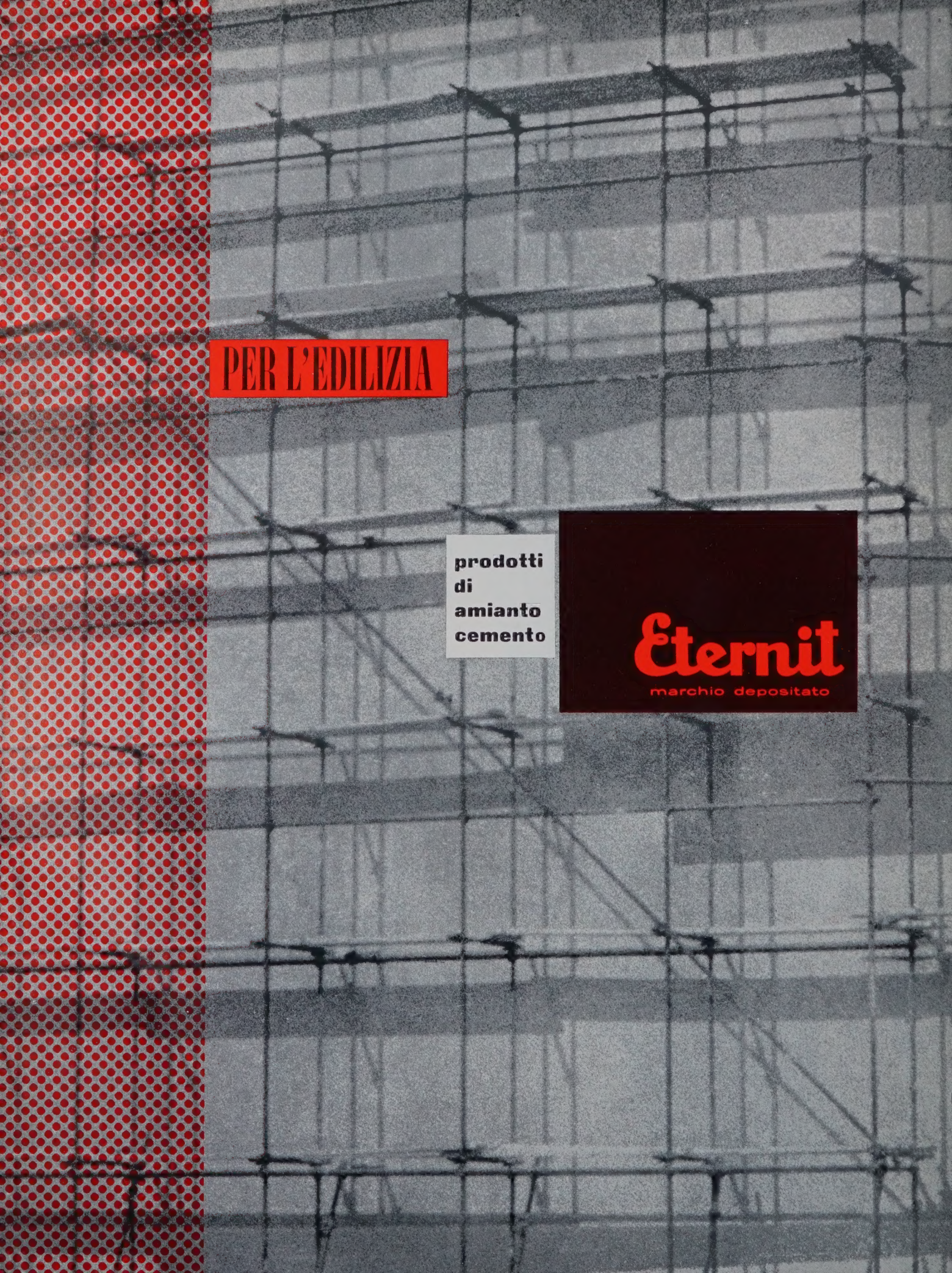
ufficio vendite

Fabbrica Pisana

SAINT-GOBAIN

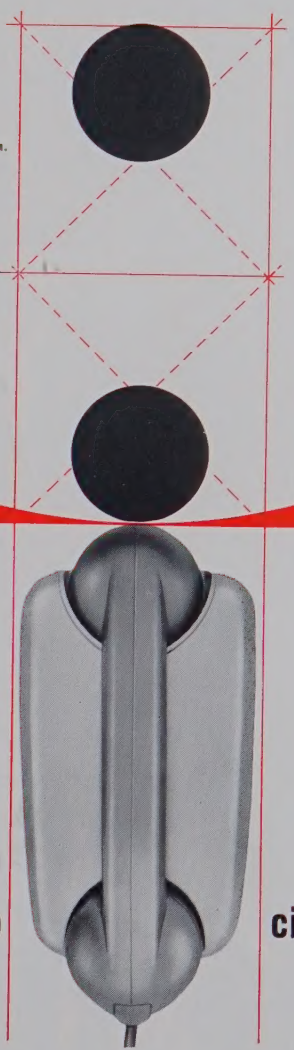
MILANO
C.so Europa 18
Telef. 780.441

ROMA
Via C. Balbo 35
Telef. 462.857


PER L'EDILIZIA
prodotti
di
amianto
cemento
Eternit
marchio depositato

SOCIETÀ ITALIANA TELECOMUNICAZIONI SIEMENS s.p.a.

TELECOMUNICAZIONI SIEMENS AUSO



"Colore e linea del nuovo citofono"

Un citofono nuovo che soddisfa alle esigenze estetiche dell'arredamento moderno.

Verde - rosso
bianco avorio
celeste - giallo
Grigio - bicolore

giardini
parchi pubblici
frutteti
bulbi e sementi
piante da appartamento
campi da gioco

fratelli

SCARPELLINI

piante e sementi
impianti sportivi

MILANO
viale Cà Granda, 14
telefono 64 33 825

ALZANO LOMBARDO
(BERGAMO)
telefono 51041 (3 linee urbane)

Onorevole ospite del Giappone

L'incanto del Giappone incomincia
nell'istante in cui la gentile hostess,
vestita del tradizionale kimono,
vi porge il benvenuto
a bordo del veloce **JET DC8** della JAL
che vi condurrà a Tokio
o alle altre città
sulla « Via della Seta ».
Ogni hostess della JAL
è stata educata fin dalla fanciullezza
a farsi apprezzare dai suoi ospiti
per la perfezione che raggiunge
nell'adempiere ogni incombenza,
anche la più usuale.
L'arredamento in puro stile giapponese
della cabina,
i più raffinati cibi orientali,
ed occidentali,
a seconda del vostro desiderio,
la scelta delle bevande,
dal « Sake » allo Champagne,
la velocità, l'esperienza,
fanno del vostro viaggio
sugli aerei della JAL
un volo indimenticabile.

a. calabresi - pubblicità

VETTORE UFFICIALE
DELLA XVIII
OLIMPIADE

TOKYO 1964

JAL

JAPAN AIR LINES

Via Barberini, 45 - Roma

BRUCIATORI DOMESTICI OERTLI - SANT'ANDREA ASSOLUTAMENTE SILENZIOSI, COMPLETAMENTE AUTOMATICI A POLVERIZZAZIONE MECCANICA. PARTICOLARMENTE INDICATI PER PICCOLI, MEDI E GRANDI IMPIANTI DI RISCALDAMENTO. 6 TIPI DI DIVERSA POTENZIALITA DA UN MINIMO DI 18.000 Cal/h AD UN MASSIMO DI 1.360.000 Cal/h.

BRUCIATORI INDUSTRIALI OERTLI - SANT'ANDREA A POLVERIZZAZIONE MECCANICA CON CONTROLLO FIAMMA A CELLULA FOTOELETTRICA INCORPORATA, CON PORTATA DA 50 A OLTRE 1000 Kg/h DI NAFTA. ADATTI PER CALDAIE AD ACQUA ED A VAPORE DI QUALSIASI TIPO E POTENZIALITA E

PER FORNI INDUSTRIALI IN GENERE. NELLE VERSIONI: MANUALE, SEMIAUTOMATICA, AUTOMATICA A MODULAZIONE DI FIAMMA. PER OGNI APPLICAZIONE TERMICA UN BRUCIATORE ADATTO.

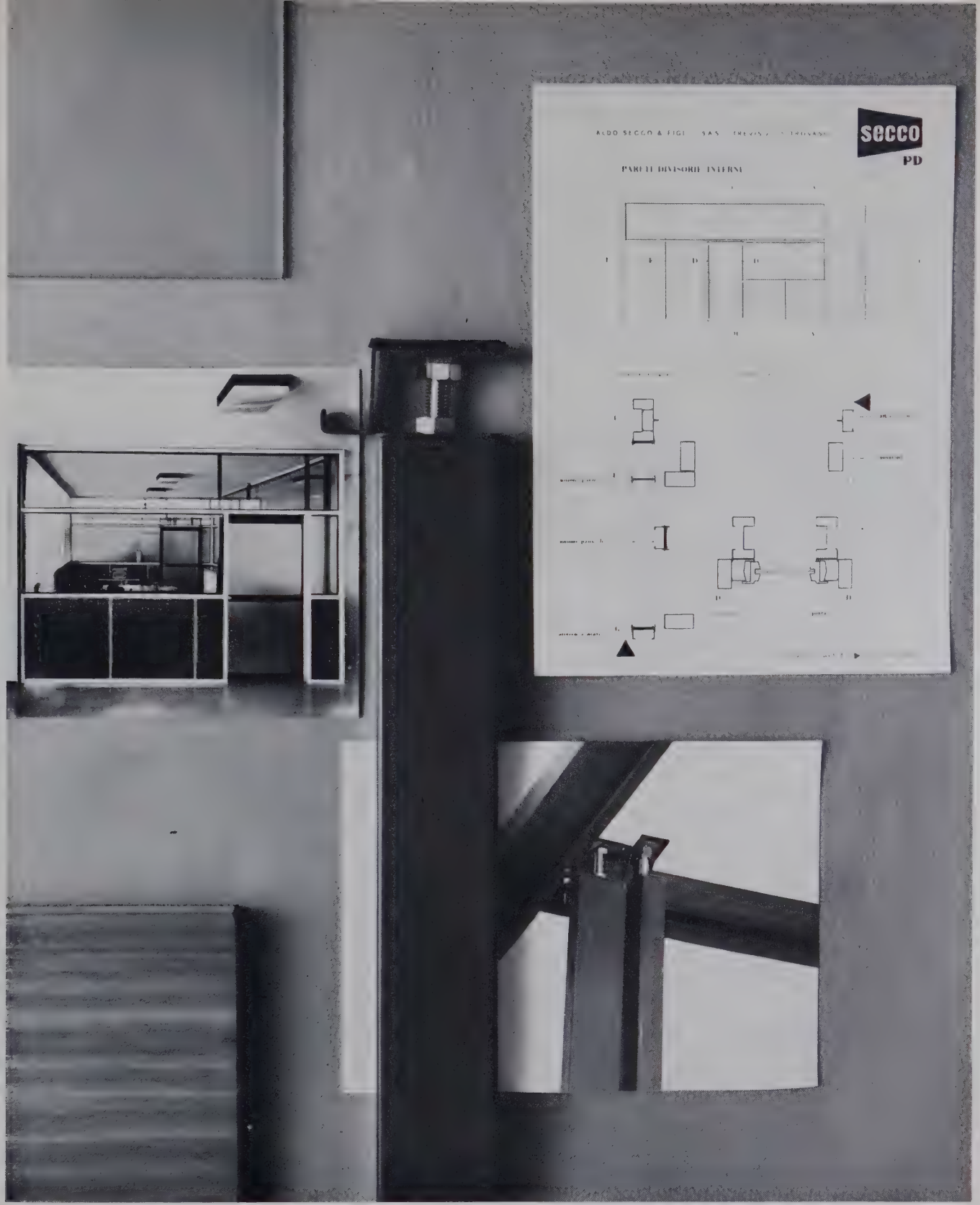
CALDAIE IN GHISA PER RISCALDAMENTO AD ACQUA CALDA, DI ELEVATO RENDIMENTO PER FUNZIONAMENTO A NAFTA ED A CARBONE. PRODOTTE NELLE MODERNISSIME FONDERIE DELLA SANT'ANDREA NOVARA SU LICENZA DELLA DITTA SVIZZERA VON ROLL DI KLUS IN DUE TIPI; CON POTENZIALITA DA UN MINIMO DI 14.300 Cal/h AD UN MASSIMO DI 65.000 Cal/h

DEPURATORE DI FUMI OERTLI-ANTICORR - PROTEGGE LE CALDAIE DALLA CORROSIONE DOVUTA ALL'ACIDO SOLFORICO, ELIMINA LA FULIGGINE ALL'USCITA DAL CAMINO E NEL CONTEMPO AUMENTA IL RENDIMENTO DELLA COMBUSTIONE. APPLICABILE A QUALSIASI TIPO DI BRUCIATORE CON POTENZIALITA' DI UN MINIMO DI 25 Kg./h.

SANT'ANDREA NOVARA

OFFICINE MECCANICHE E FONDERIE S.p.A.

AGENZIE DI VENDITA E SERVIZIO ASSISTENZA IN TUTTA ITALIA. CONSULTATE IL VS. ELENCO TELEFONICO ALLE VOCI CATEGORICA ED ALFABETICA: BRUCIATORI DI NAFTA.



ALFA STUDIO 64

PARETI DIVISORIE INTERNE

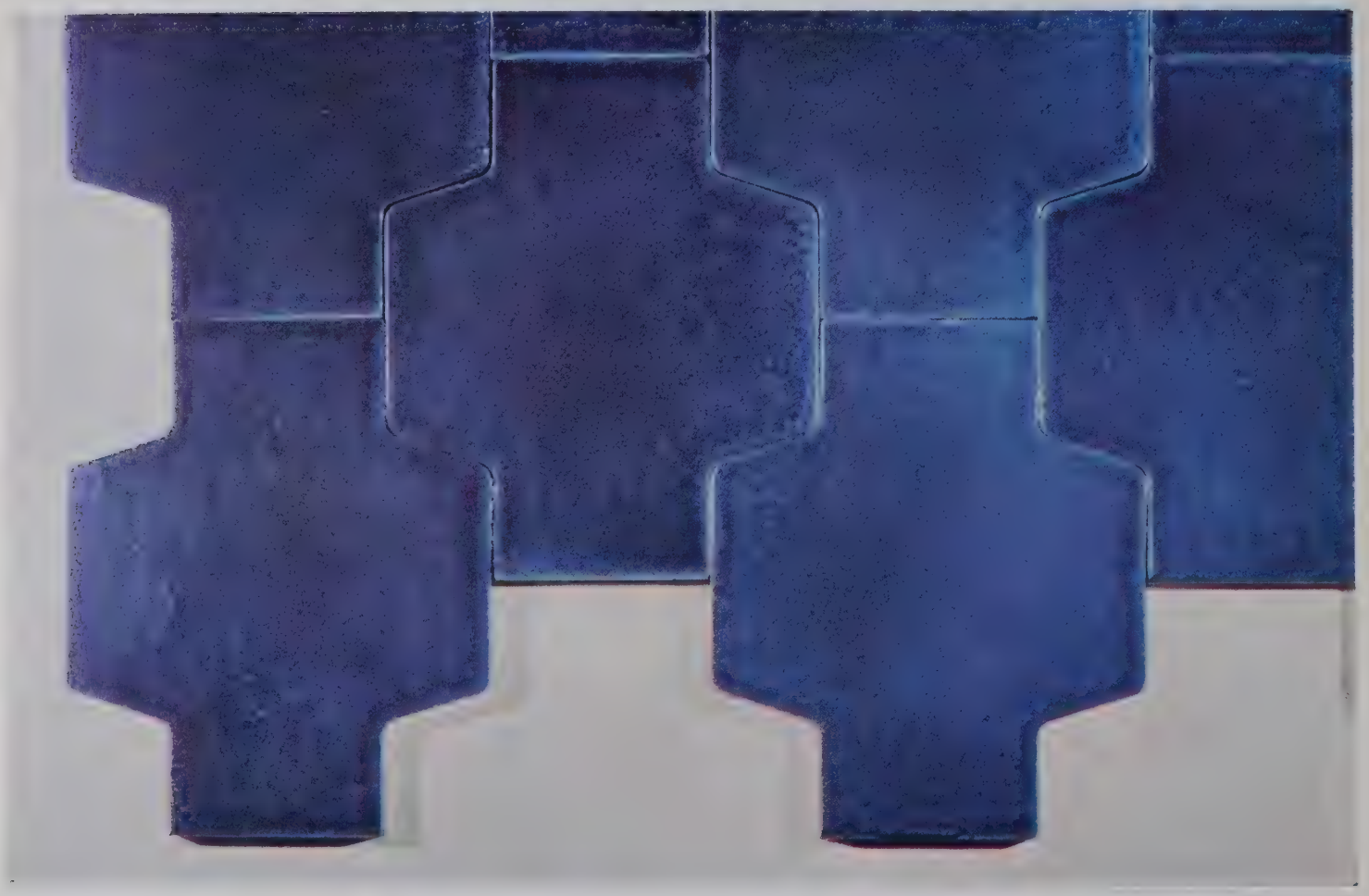
Pareti divisorie interne, a composizione variabile, non modulari

PD secco

aldo secco & figli - treviso-s. trovaso - c. p. 101 - tel. 21-845 (tre linee)

GABBIANELLI s.p.a.

via s. pietro all'orto, 11 - tel. 791.886 - 791.954 - MILANO



piastrelle in ceramica per pavimenti
carreaux en céramique pour planchers
ceramic floor tiles
fluss bodenkacheln aus keramik

dis. Sergio Asti e Sergio Favre

PARIGI: Maison Veronese, 184 Bd. Haussman tel. ALma 1726-WAGram 67-67

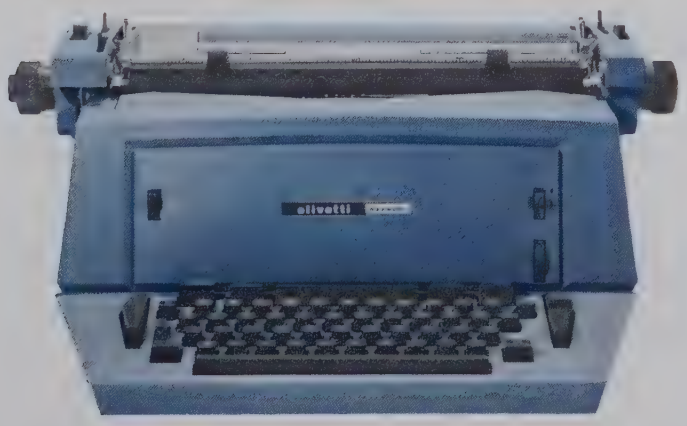
olivetti

raphael

la macchina per scrivere elettrica a spaziatura differenziata

MAI COSÌ PERFETTA

la pagina presentata alla firma del dirigente o del presidente; mai così facile ottenere, da segni nitidissimi, linee uniformi, impaginarle con eleganza, allinearle a destra. E' una macchina per scrivere elettrica: quindi non stanca chi l'impiega né muta l'intensità delle proprie battute. Ha un nastro di nuovo tipo, in materia plastica: e così i suoi caratteri saranno sempre puliti. Ma è **la spaziatura differenziata** a far la vera differenza; è la spaziatura differenziata a dare il tono alla pagina: chi prova a scrivere sulla Olivetti Raphael non avrà mai creduto d'avere una calligrafia così bella.



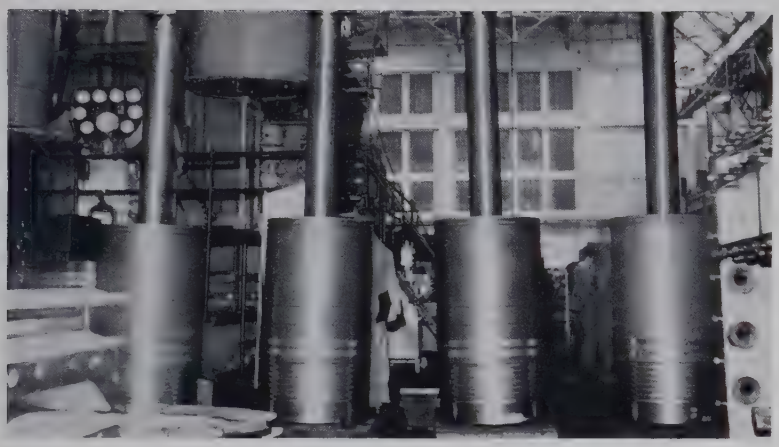
VI ATTENDE IN PORTO

Il faro vi guida, la Esso vi attende in porto. In ogni porto, su tutti i mari il servizio di bunkeraggio Esso è pronto, rapido, preciso. Ed è questo che gli armatori apprezzano. Un'altra ragione per preferire Esso? La qualità dei prodotti, studiati e perfezionati dalla Esso Research, sempre impegnata a darvi prodotti d'avanguardia. Ricerca teorica e applicata, moderne attrezzature e personale esperto: **ciò è quanto la Esso dà ai suoi clienti in tutto il mondo.**

Esso

CENTINAIA DI TONNELLATE

Le navi di linea hanno appetiti giganteschi. Ma la Esso è sempre in grado di fornire il carburante e il lubrificante richiesto. In ogni porto, su tutti i mari, il servizio di bunkeraggio Esso è pronto, rapido e preciso. 47 raffinerie in 26 paesi del mondo provvedono al rifornimento di prodotti di alta qualità. Personale sperimentato e dotato delle piú moderne attrezzature riduce al minimo i tempi di rifornimento, servizio e controllo. La Esso è la piú importante organizzazione per i servizi di bunkeraggio.



TRO-MAR D.X.®

Oli superiori per cilindri di motori Diesel marini, i TRO-MAR D.X. sono stati formulati col preciso intento di ridurre i costi di manutenzione dei grandi Diesel alimentati con fuels pesanti, riducendo al minimo l'usura dei cilindri e dei pistoni. L' effettiva capacità di riduzione dei costi d'esercizio è stata riconosciuta ai TRO-MAR D.X. dopo ben 7 anni di servizio a bordo di 500 navi, equipaggiate con ogni tipo di Diesel.

ESSO-MAR ®

Gli oli della serie ESSO-MAR sono lubrificanti di eccezionali caratteristiche, derivati da oli base paraffinici resistenti all' ossidazione, e additivati con inibitori per soddisfare i vari usi di bordo: turbine, motori Diesel e apparecchiature ausiliarie. Le eccellenti prestazioni dell'ESSO-MAR risultano dal perfetto equilibrio di oli base, metodi di raffinazione e qualità di additivi. L'ammiraglia della flotta italiana, Leonardo da Vinci, t. 32.000, è interamente lubrificata con prodotti ESSOMARINE.

® Marchi registrati E S S O in tutto il mondo

ESSOMARINE
LUBRICANTS
BUNKER&DIESEL OILS

Esso

sedile serie 'S' CM

pochi modelli
adattabili
a tutti i vasi
di qualsiasi
forma

PRODOTTI IN PLASTICA PER I SERVIZI MODERNI
CM

CARRARA & MATTA S. P. A.
Via Onorato Vigliani 24 - TORINO

Richiedere catalogo illustrato omaggio con tutti i modelli

STUDIO MORANDO 44

DIVISORI
METALLICI

ACROW

SPOSTABILI

in pannelli standard
per Uffici
e Stabilimenti

SOBRIETÀ
ELEGANZA
PRATICITÀ

•

ACROW-ITALIA
S. p. A.
Sede in ROMA
VIA SARDEGNA, 17 – Tel. 487.515

DOMUS pittura opaca pietrificante ad acqua

VERNICI
Paramatti
SETTIMO TORINESE

pittura opaca indurente ad olio LITOPAC

BANCA NAZIONALE DEL LAVORO

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO

Direzione Generale

ROMA

Dipendenze in tutta Italia

•

Filiali a NEW YORK e MADRID

Banca affiliata in Svizzera - LAVORO BANK A.G. - ZURIGO

Uffici di Rappresentanza a:

LONDRA - PARIGI - FRANCOFORTE s/M - MONTREAL

BUENOS AIRES - RIO DE JANEIRO - CARACAS

•

Corrispondenti in tutto il mondo

Cementir

CEMENTERIE DEL TIRRENO

s. p. a.

Capitale L. 5.978.000.000 interamente versato

SEDE E DIREZIONE GENERALE:

ROMA - Viale Gorizia, 24/D - Tel. 861.741 (5 linee)

STABILIMENTI:

ARQUATA SCRIVIA (Alessandria) - Tel. 66.221
LIVORNO - Via del Marzocco, 70 - Tel. 32.031
MADDALONI (Caserta) - Tel. 24
NAPOLI - Tel. 302.005
TARANTO (in costruzione) - Tel. 20.562

SOCIETÀ CONSOCIATA

CEMENTI ALBA S.p.A.

Capitale L. 500.000.000 interamente versato

Direzione Gen.: ROMA - Viale Gorizia, 24/D - Tel. 861.741
Sede e Stabilimento: PORTO TORRES (Sassari) - Tel. 54.931

FILIALI:

Nord Italia - MILANO, Piazza IV Novembre, 5 - Tel. 600.041
Sud Italia - NAPOLI, Piazza Matteotti, 7 - Tel. 323.121

UFFICI VENDITA:

GENOVA - Piazza della Vittoria, 12 - Tel. 581.904
LIVORNO - Via Roma, 44 - Tel. 31.332 - 31.333
MILANO - Piazza IV Novembre, 5 - Tel. 600.041 - 600.161
NAPOLI - Piazza Matteotti, 7 - Tel. 312.151
ROMA - Viale Gorizia, 24/D - Tel. 861.741 - 869.051
TORINO - Corso P.pe Eugenio, 8 - Tel. 485.302 - 485.304
TARANTO - Corso Umberto, 18 - Tel. 22.144

SUCCURSALI DI VENDITA:

ALESSANDRIA - Via Verdi, 6 - Tel. 65.461
BIELLA - Via Trento, 52 - Tel. 20.490
CASERTA - Corso Trieste, 108 - Tel. 21.671
FIRENZE - Via Guicciardini, 22 - Tel. 260.694
POTENZA - Via Cairoli - Tel. 1940
PISA - Via Curtatone e Montanara, 31 - Tel. 25.192

SERVIZIO CONTROLLI E RICERCHE:

NAPOLI - Via Coroglio, 71 - Tel. 302.005

ottinetti

LUCE MODERNA PER STRADE MODERNE

LAMPADE TUBOLARI FLUORESCENTI **LAMPADE A VAPORE DI MERCURIO** A BULBO FLUORESCENTE O A LUCE MISTA **LAMPADE A VAPORE DI SODIO** A LUCE GIALLA MONOCROMATICA PER STRADE A GRANDE TRAFFICO

TL

LAMPADE DI ELEVATA EFFICIENZA E DI LUNGA DURATA

PHILIPS

PHILIPS

ITALHOTELS

PROPRIETÀ AUTONOME E INDIPENDENTI

Un solo ottimo trattamento
Le même service de tout premier ordre
Eine gleichgute aufnahme
One high standard of service

CITTÀ

ROMA

EDEN HOTEL
480.551 EDENOTEL

HASSLER-VILLA MEDICI
672.651 HASSLEROTEL

PALAZZO AMBASCIATORI
480.451
ALBERGO AMBASCIATORI

QUIRINALE HOTEL
489.101 HOTEL QUIRINALE

BOLOGNA

MILANO EXCELSIOR HOTEL
239.443-4
MILAN EXCELSIOR

CATANIA

GRAND HOTEL EXCELSIOR
10.187 EXCELSIOR

FIRENZE

SAVOY HOTEL
283.313 SAVOYHOTEL

GENOVA

BRISTOL PALACE HOTEL
592.541 BRISTOL

SAVOIA MAJESTIC HOTEL
61.641 SAVOY

MILANO

CONTINENTALE GRAND HOTEL
807.641 CONTINOTEL

EXCELSIOR HOTEL GALLIA
637.044 GALLIAHOTEL

NAPOLI

ALBERGO VESUVIO
391.523 VESUVHOTEL

PALERMO

MONDELLO PALACE HOTEL
66.013-66.069
MONDELHOTEL

TORINO

PALACE HOTEL TURIN
50.711 PALACE

PRINCIPI DI PIEMONTE HOTEL
49.693 PRINCIALBERGO

VENEZIA

BAUER GRUNWALD HOTEL
20.250 BAUERGRUNWALD

THE GRAND HOTEL
31.781 GRANHOTEL

LAGHI

STRESA - Lago Maggiore

REGINA PALACE HOTEL
30.171 REGINA

TREMEZZO - Lago di Como

GRAND HOTEL TREMEZZO
44.46 GRAND TREMEZZO

MARE

MARATEA PORTO (Potenza)

SANTAVENERE HOTEL
60 SANTAVENERE MARATEAPORTO

NERVI - Riviera di Genova

HOTEL VITTORIA
37.181 COCHIS NERVI

RAPALLO

EXCELSIOR PALACE HOTEL
50.841 EXCELSIOR

RIMINI

GRAND HOTEL
24.211 GRANDOTEL RIMINI

SANTA MARGHERITA LIGURE

IMPERIAL PALACE HOTEL
87.444 IMPERIAL S. MARGHERITA

TAORMINA

EXCELSIOR PALACE HOTEL
14 EXCELSIOR

TERME

ABANO TERME

GRAND HOTEL TRIESTE & VICTORIA
90.101 HOTEL VICTORIA

MONTECATINI TERME

GRAND HOTEL CROCE DI MALTA
33.81 CROCE MALTA

MONTAGNA

CORTINA D'AMPEZZO

CRISTALLO PALACE HOTEL
42.81 CRISTALLO

MIRAMONTI MAJESTIC HOTEL
42.01 MIRAMONTI

SAVOIA GRAND HOTEL
32.01 SAVOYHOTEL

MERANO

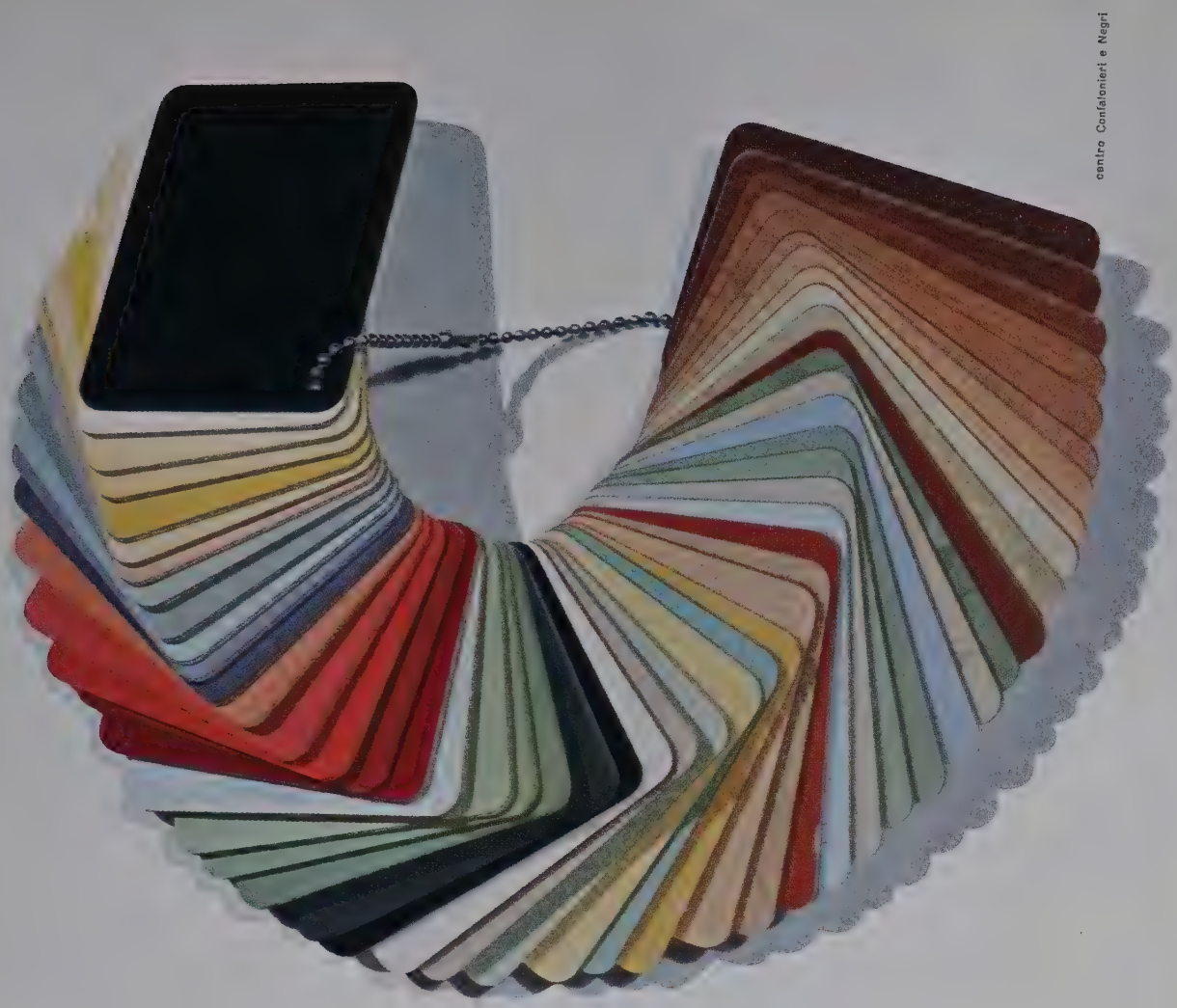
GRAND HOTEL BRISTOL
23.361 BRISTOL

SESTRIERE

DUCHI D'AOSTA HOTEL
71.23 DUCHIHOTEL

PRINCIPI DI PIEMONTE HOTEL
70.13 PRINCIHOTEL

ITALHOTELS - VIA ARSENALE DI TERRA, 5 - TEL. 61.641 - GENOVA



centro Confalonieri e Negri

un nuovo marchio, un nuovo stile

piriv

Per dire un materiale leggero, elegante, indeformabile, dite Piriv. Per dire pannelli che si possono tagliare, forare, incollare, sagomare, dite Piriv. Per dire pareti luminose, stipiti senza macchie, mobili che non invecchiano, dite Piriv. I laminati plastici Piriv della Laminati Pirelli Riv sono disponibili in 50 colori uniti e con disegno in toni brillanti o opachi, in nove versioni diverse, in formati e spessori studiati per rendere più moderna la cucina, più accogliente il soggiorno, più elegante l'ufficio, più funzionale la scuola, il laboratorio, il locale pubblico. Lo stile è nel marchio.

LPR

LAMINATI PIRELLI RIV

CREDITO ITALIANO

SEDE SOCIALE: GENOVA • DIREZIONE CENTRALE: MILANO

CAPITALE L. 15.000.000.000 VERSATO - RISERVA L. 5.300.000.000

ANNO DI FONDAZIONE 1870

*

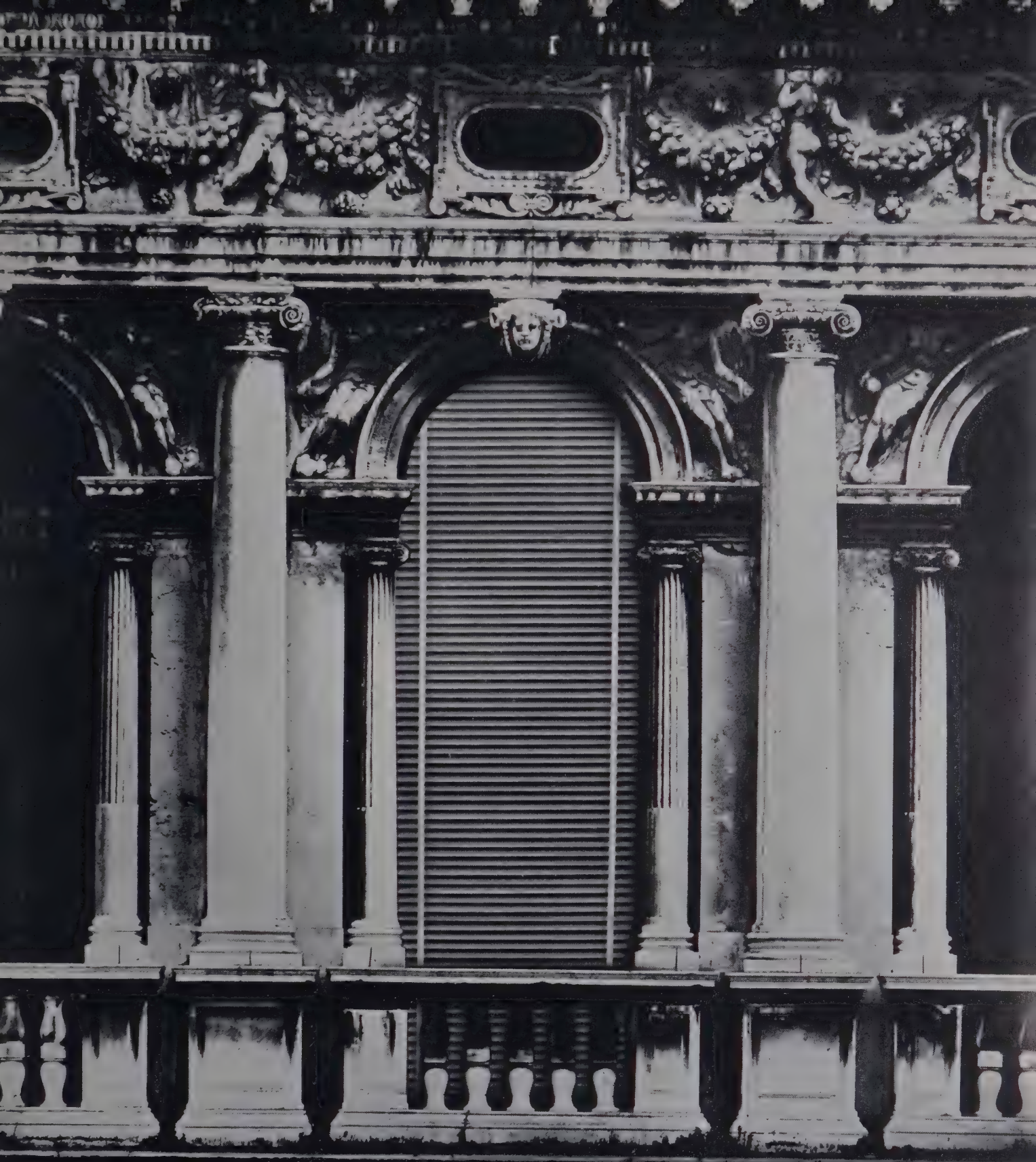
293 Filiali in Italia

RAPPRESENTANTI A

Buenos Aires · Francoforte s/M · Londra

New York · Parigi · Sao Paulo · Zurigo

BANCA DI INTERESSE NAZIONALE



Luxaflex

nio di proprietà della

nter Douglas

tende alla veneziana
LUXAFLEX

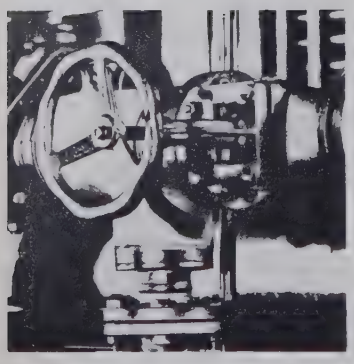
garantite per 5 anni in tutti i loro componenti

Gli unici fabbricanti concessionari in Italia sono:
SACMA, VIA XX SETTEMBRE 24, MILANO / SIE, VIA G. COLLEGNO 34, TORINO
DITTA GIUSEPPE BRUSESCHI, PALMANOVA (UDINE) / FLEXATENDE, VIA SARDEGNA 3b, BOLOGNA
DITTA BERNI, VIA DI SCANDICCI 84, FIRENZE / PARED, VIA PRENESTINA 697, ROMA / EDILFLEX, PIAZZA G. BOVIO 22, NAPOLI

Richiedere il materiale illustrativo a:
HUNTER DOUGLAS, VIALE MONTENERO 84, MILANO. TELEFONO 593783-4

print
laminati plastici

prodotti abet viale dell'Industria 19 BRA (Cuneo)



**Ogni composizione, ogni creazione, naturale o artistica,
è fatta di scelte, di esclusioni o preferenze.
Esistono, a saperli cercare, colori sconosciuti.
Trovarli e riprodurli è molto, ma non è sufficiente,
perché se infiniti sono i colori e sfumature,
tuttavia non tutti sono sempre adatti alle nostre esigenze.
Creare un nuovo campionario di colori ha significato
per noi chiedere alle persone più qualificate,
architetti e arredatori,
di guidarci e consigliarci nella ricerca tra gl'infiniti colori,
per scegliere il giusto colore.**

anche questa è una Fiat

Va dappertutto, è dappertutto. Altrettanto sicura sul sentiero quanto agile in città e resistente sull'autostrada. La sua linea compete con la sua stabilità. Il suo confort fa concorrenza alla sua eleganza. Chiedete una prova alla Commissionaria Fiat più vicina.

fiat 1300 | 1500

comprando Fiat, comprate anche un sicuro Servizio

Urbanistica 40

Rivista trimestrale, organo ufficiale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, marzo 1964

Direttore **Giovanni Astengo**
Redazione e amministrazione Claudia Casassa
Impaginazione e grafici Vera Quaranta

sommario

2 **L'attesa** *Giovanni Astengo*
4 **L'applicazione della 167** - discorso dell'on. Giovanni Pieraccini, ministro dei LL. PP., a conclusione del Convegno sui problemi della 167

oma: verso le ultime fasi del piano

11 **Ancora Roma** *Luigi Piccinato*
13 **La lunga strada per il piano di Roma** *Mario Coppa*
25 **Piano regolatore generale adottato il 9 giugno '62:** relazione del Comitato di Consulenza
32 **Piano regolatore generale di Roma adottato dal consiglio comunale il 18 dicembre 1962:** norme tecniche d'attuazione
41 **Tre anni di cronaca romana** *Italo Insolera, Mario Manieri Elia*
85 **Il piano per l'attuazione della 167 a Roma** *Marcello Girelli*
88 **Le caratteristiche urbanistiche del piano di zona** *Pietro Samperi*

93 **Le Halles di Parigi** *Emilio Tempia*
105 **Il problema dei trasporti pubblici a Francoforte** *R. Humbert*
116 **Monorotaia sistema Safege** » »
119 **Il rinnovamento del centro di Providence**
127 **Scoperta e distruzione di una città: Herdonia** *Giovanna Alvisi*
135 **Autostrade e paesaggio** *Enzo Magnani*
140 **Il IX Convegno di Cagliari**

In copertina: Periferia romana, di Renzo Vespignani

Direzione, Redazione: Corso Vittorio Emanuele, 75 F - Torino
Abbonamenti, vendite: Corso Vittorio Emanuele, 75 F - Torino
Pubblicità: M. Cristina Bernasconi, **Via de' Togni, 14 - Milano**
Prezzo del presente fascicolo: Italia L. 4000, Estero L. 4500

Abbonamento per 4 numeri con decorrenza dal presente fascicolo: Italia L. 15.000; Estero L. 16.000 - Abbonamento diretto alla Rivista: Italia L. 12.000; Estero L. 13.000 - Facilitazioni speciali per studenti: v. pag. 149 del presente fascicolo. Prezzi dei fascicoli arretrati: v. pag. 149 del presente fascicolo. Spedizione raccomandata in abbonamento postale gruppo IV.

La rivista esce a cura dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

Consiglio Direttivo Nazionale dell'Istituto

Domenico Andriello
Franco Berlanda
Vittorio Borachia
Giandomenico Brossa
Roberto Calandra
Giuseppe Campos Venuti
Salvatore Caronia
Ezio Cerutti
Gian Filippo Delli Santi
Eirene De Felice Sbriziolo
Edoardo Detti
Luigi Dodi
Luigi Falconi
Mario Fiorentino
Edoardo Gellner
Pierluigi Giordani
Riccardo Lombardi
Plinio Marconi
Enzo Minchilli
Luigi Piccinato
Ludovico Quaroni
Nello Renacco
Leonardo Ricci
Camillo Ripamonti
Domenico Rodella
Giuseppe Samonà
Novella Sansoni Tutino
Pasquale Saraceno
Manfredo Tafuri
Cesare Valle
Enzo Zacchiroli

Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica
Camillo Ripamonti

Vicepresidente
Ludovico Quaroni

Giunta Esecutiva
Luigi Dodi
Luigi Piccinato
Ludovico Quaroni
Camillo Ripamonti
Giuseppe Samonà
Cesare Valle

Tesoriere
Paolo Rossi de Paoli

Segretario della Giunta e del Consiglio
Bruno Zevi

Sede dell'Istituto: Roma
Via S. Caterina da Siena n. 46

L'attesa

Il programma del governo di centro sinistra in carica dal dicembre scorso contiene, per quanto concerne la politica urbanistica ed edilizia, alcune precise dichiarazioni che fissano in modo inequivocabile gli obbiettivi politici che il governo e la maggioranza parlamentare si sono impegnati di raggiungere in questo campo e delineano alcuni punti fermi sui mezzi concordati per il raggiungimento di questi obbiettivi.

In soli quattro mesi dall'entrata in carica del governo la commissione per lo studio della nuova legge urbanistica, nominata dal ministro Pieraccini ed insediata fra Natale e Capodanno, ha praticamente concluso, con un tour de force *di 35 giornate di lavoro, la prima fase degli studi ed il 12 marzo ha depositato nelle mani del ministro un progetto di legge che, pur contenendo soluzioni alternative di alcuni articoli, si presenta per contro già cosí organicamente strutturato da costituire la base per l'esame in atto da parte delle segreterie dei partiti di maggioranza. Ed è da presumere che l'allestimento del testo definitivo non abbia a tardare e che quindi il momento della presentazione del disegno di legge al Consiglio dei Ministri sia ormai prossimo.*

L'attesa per la presentazione in Parlamento del nuovo progetto di legge urbanistica è infatti, in larghi strati dell'opinione pubblica, ormai spasmodica; lo ha dimostrato, in questi giorni, la scomposta esplosione delle voci, dettate dagli interessi, che si affannano a suscitare stati d'animo allarmistici con il lancio su quotidiani e riviste di accuse e di insinuazioni, le stesse ripetute ed amplificate, in un clima di rifiuto, esasperato da manifestazioni di intolleranza, nel recente convegno indetto all'EUR dall'Unione delle Camere di Commercio.

Accuse ed insinuazioni ricorrono ormai regolarmente ad ogni proposta di nuova legge urbanistica: gli argomenti di oggi non si scostano molto da quelli usati, or è un anno, contro il progetto Sullo. Senonché la situazione politica è oggi profondamente mutata: il programma di governo costituisce un punto fermo ed è vana fatica attaccare l'operato della commissione, poiché il testo da questa redatto ed inopinatamente apparso sui quotidiani prima della versione definitiva non si scosta dal programma di governo, cui la commissione si è scrupolosamente attenuta in un responsabile impegno di non oltrepassare, né in piú, né in meno, lo spirito degli accordi.

Non è certo stata impresa da poco calare i punti programmatici in un meccanismo necessariamente complesso, ma realistico, quale è quello richiesto per una legge che deve adattarsi alle piú differenziate e sfumate situazioni obbiettive del nostro paese, che presenta contemporaneamente aree di sviluppo, di stagnazione e di regresso, con territori coperti da piani in gran parte errati o superati, da piani tuttora in formazione, da piani di settore tra loro in aperto

Programma di governo (12-12-1963): disciplina urbanistica e politica della casa

La programmazione economica deve trovare nella nuova legislazione in materia urbanistica un efficace strumento di intervento al fine di assicurare una economica razionale formazione di nuovi insediamenti.
I partiti concordano nel definire come segue gli obbiettivi di fondo della nuova legge urbanistica:
a la pianificazione urbanistica va intesa nella sua piú ampia accezione di sistemazione generale del territorio; in conseguenza essa dovrà essere coordinata razionalmente con la programmazione economica nazionale;
b nella disponibilità e nella destinazione delle aree soggette alla pianificazione urbanistica, l'interesse pubblico deve avere assoluta preminenza rispetto all'interesse privato;
c i proprietari delle aree edificabili dovranno trovarsi in posizione di indifferenza assoluta rispetto alle decisioni dei piani sulla destinazione delle rispettive aree;
d dovrà essere effettuata, tra i proprietari, la massima possibile perequazione di trattamento, in conseguenza dell'attuazione dei piani;
e le plusvalenze comunque determinatesi nelle aree edificabili dovranno essere avocate alla collettività nella massima misura possibile, evitandone la formazione di nuove.
I Partiti riconoscono al fondamento della nuova legislazione il regime pubblicistico del mercato delle aree edificabili, da applicarsi in relazione alle effettive esigenze obbiettive e tenendo conto di particolari posizioni in cui in appresso.
La nuova disciplina troverà la sua piena applicazione con l'emanazione delle norme regionali, con riferimento ai comuni o comprensori determinati sulla base di criteri fissati per legge. Ma sarà attuata anticipatamente in zone di accelerata urbanizzazione, con riguardo ad aree metropolitane, ad aree di sviluppo industriale ed a zone di rilevante interesse turistico.
Il nuovo regime prevederà: l'esproprio obbligatorio da parte del comune delle aree fabbricabili comprese nei piani particolareggiati; l'indennizzazione dei proprietari espropriati sulla base di criteri fissati per legge; la vendita dei terreni tramite asta pubblica per l'edilizia libera, a prezzo di costo per l'edilizia convenzionata di cui in appresso, la possibile cessione a tempo determinato per particolari destinazioni secondo le indicazioni dei piani.
Per i proprietari di aree che costruiscono per sè e per i propri congiunti, accettando il vincolo di inalienabilità temporanea, sarà riconosciuta l'esecuzione dell'esproprio o la permuta con valore immobiliare equivalente.
L'indennizzo sarà fissato in base al valore di mercato al 1958, rivalutato sulla base di un parametro che presupponga una misurazione su uguali valori monetari. Il pagamento sarà effettuato entro un anno dalla presa in consegna delle aree con riconoscimento degli interessi legali a favore del proprietario espropriato.
Saranno adottate procedure rapide e semplificate per l'esproprio e norme speciali che assicurino la funzionalità della gestione urbanistica dei comuni.
Nelle zone in cui si farà luogo all'anticipata applicazione della legge, saranno esonerati dell'esproprio gli enti o privati che, al momento della presentazione del governo alle camere risultino proprietari di aree comprese in piani particolareggiati di esecuzione e in piani convenzionati approvati alla data attuale, a condizione che i proprietari stessi inizino le costruzioni e le portino a compimento entro date che saranno fissate dalle dichiarazioni di governo.
Per le medesime zone saranno studiate opportune misure transitorie per esonerare dall'esproprio gli enti o i privati che alla data di presentazione del governo alle Camere risultino proprietari di aree non coperte da piani particolareggiati o convenzionati, sulla base delle domande di licenze di costruzione già presentate o in base a criteri analoghi ai precedenti, che facciano riferimento in ogni caso a situazioni giuridiche o amministrative aventi data certa non successiva a quella suindicata e comunque nel rispetto delle predette condizioni di inizio e compimento delle costruzioni [1].
La nuova disciplina urbanistica costituirà utile premessa per una organica ed efficace politica della casa volta ad assicurare un alto ritmo di costruzione che venga incontro al fabbisogno dei ceti meno abbienti. Il minor costo delle aree faciliterà, infatti, l'acquisto della proprietà della casa e contribuirà ad assicurare, a chi preferisce l'affitto, canoni di locazione che risulteranno adeguati al livello medio degli stipendi e dei salari.
Inoltre, mentre si cercherà di sviluppare in ogni modo l'edilizia degli enti di Stato e locali, i partiti concordano che si dia vita ad un nuovo tipo di edilizia agevolata per i cittadini che vogliono costruire abitazioni per sé e per i propri congiunti, e per i costruttori che accettino di vendere gli alloggi e di affittarli secondo parametri di prezzi di vendita o di canoni di affitto preventivamente fissati con criteri economici di generalità.
Per tale tipo di edilizia si cederanno le aree a puro prezzo di costo (prezzo di esproprio maggiorato dalle spese di prima urbanizzazione e delle spese generali) si garantirà la priorità nei finanziamenti edilizi e si concederanno agevolazioni fiscali. Nel contempo le attuali esenzioni fiscali cesseranno di avere effetto nei confronti delle nuove costruzioni dell'edilizia libera.
Nell'intento di facilitare l'accesso del risparmio popolare alla proprietà edilizia, i Partiti auspicano che si adottino opportuni congegni ed indicano, fra questi, l'emissione di speciali obbligazioni edilizie il cui ricavo sia destinato all'ampliamento dei piani di costruzione già esistenti. Tali obbligazioni dovranno dare diritto alla proprietà nell'acquisto della casa in base all'ammontare dei titoli posseduti e alla precedenza nella sottoscrizione.
Si dovrà contemporaneamente operare per aumentare la razionalizzazione e la produttività nelle costruzioni, ed in particolare per sviluppare il ruolo delle prefabbricazioni.

[1] *«Nell'ambito di un razionale e ordinato sviluppo urbano»; dal discorso dell'on. Moro alla Camera (12-12-1963).*

conflitto e che presenta inoltre amplissime lacune di aree prive di piani ed in certi casi anche delle piú elementari norme di regolamento edilizio; di una legge che deve, per la prima volta, istituire un sistema di piani a vari livelli, dal nazionale ai regionali ai locali, che faccian effettivamente corpo con la programmazione economica, secondo gli impegni di governo, ed insieme essere legge cornice che detti i principi per un'autonoma, ma coordinata, legislazione regionale, configurando in tal modo la situazione di pieno regime, ma che, tuttavia, deve anche dettare norme per l'attività statale nel periodo transitorio e di attesa delle leggi regionali per consentire un graduale avviamento della messa in moto della legge, e che però, al tempo stesso, comprenda norme di immediata applicazione nelle aree dove l'urbanizzazione rivela caratteri di accelerazione e di concentrazione di problemi tali da reclamare l'intervento d'urgenza.

E tutto ciò con un meccanismo procedurale agile ed efficiente, che consenta di passare dalla caotica situazione attuale a quella di regime attraverso fasi graduali, con una prima operazione «ponte» costituita dai programmi urbanistici configurati per le zone di accelerata urbanizzazione, e che sia, al contempo, efficacemente operativo, tale cioè da permettere, nei tempi tecnici piú brevi possibili, di passare dai piani all'attuazione, senza rallentare il ritmo delle iniziative edilizie già deliberate, ed eliminando quelle operazioni di tipo «a cannocchiale» o «a scatole cinesi», che ancora erano presenti nel meccanismo della proposta Sullo.

Infine, occorreva predisporre uno strumento legislativo che, oltre ad assolvere a tutte queste esigenze procedimentali, fosse anche risolutivo, in modo chiaro ed univoco, del regime proprietario delle aree soggette ad urbanizzazione e delle aree e degli edifici sottoposti a trasformazione d'uso per effetto dei piani, con un meccanismo tale da garantire il piú possibile l'indifferenza dei proprietari alla destinazione di piano, da consentire l'avocazione a favore della collettività delle plusvalenze per effetto dell'urbanizzazione, evitandone la formazione di nuove, e che, al contempo, fosse attuabile in tempi e costi ragionevoli.

Queste molteplici esigenze, che hanno costituito da sottofondo ai lavori della commissione, vanno tenute presenti in complesso per valutarne i risultati, per comprendere il processo evolutivo che ha condotto dallo schema Sullo, tenuto presente dalla commissione come dato di partenza per tutto quanto non modificato dal programma di governo, fino al nuovo testo e per cogliere il senso di coerenza interna del nuovo progetto.

Un'analisi dettagliata del congegno, delle sue caratteristiche e delle innovazioni, l'esame delle critiche fin qui mosse, ma soprattutto l'enucleazione di che cosa esso significhi per l'avvenire del nostro paese, sarà possibile solo quando, e ci auguriamo al piú presto, il testo definitivo sarà ufficialmente reso di pubblico dominio, prima dell'inizio della discussione in Parlamento. Urbanistica *può fin d'ora assicurare ai propri abbonati l'invio, all'occorrenza in estratto, del testo e del commento.*

Giovanni Astengo

L'applicazione della 167

Discorso dell'on. Giovanni Pieraccini, Ministro dei LL. PP., a conclusione del Convegno sui problemi della 167, svoltosi a Roma nei giorni 7 e 8 febbraio 1964

Il discorso sulla 167 si inquadra nel discorso piú generale della programmazione urbanistica e della programmazione della vita economica e sociale del Paese. Essa infatti è il primo esperimento di una urbanistica moderna, il ponte proteso fra la situazione caotica del passato e il nuovo regime che si profila e che sarà determinato dalla legge urbanistica in preparazione.

L'Italia ha vissuto in questi anni una fase particolarmente critica che è stata chiamata del miracolo italiano, il miracolo economico, fase di sviluppo intenso, ma disorganico, abbandonato a se stesso ed al complesso gioco delle varie forze economiche, sociali e politiche in campo, senza che la collettività sia stata capace di governare e indirizzare questo stesso fenomeno secondo un piano generale nell'interesse generale e democratico del Paese. È stata come una febbre di crescenza, una crisi di crescenza, analoga a quella che altri popoli, altre società, hanno attraversato in tempi talvolta remoti, l'Inghilterra nel 700-800, l'Europa occidentale nell'800, l'America nella « Nuova Frontiera ». Con caratteristiche che allora evidentemente non c'erano e non potevano esserci, si sono quindi ripetuti da noi, in questi anni, molti dei fenomeni che quelle società hanno vissuto: il crescere enorme della città, il fenomeno delle trasmigrazioni dalla campagna alla città e uno sviluppo cittadino, edilizio, urbanistico, caotico, disumano. Abbiamo visto lo sviluppo delle industrie concentrarsi nelle zone dove già piú alta era la concentrazione economica e l'aggravarsi degli squilibri tradizionali del nostro Paese, anche sul piano territoriale, e in modo particolare lo squilibrio con il Mezzogiorno d'Italia. Abbiamo visto dovunque un'intera società, un intero popolo, in rapido movimento, una società che, si può dire, plana dal vecchio equilibrio agricolo-industriale e che vola verso piú alti livelli di vita associata, di vita industriale, di società piú sviluppata, senza però alcuna determinazione coerente ed organica da parte della collettività.

Questo processo doveva necessariamente portare in sé gli elementi della sua crisi, in primo luogo sul piano che qui piú ci interessa: territoriale, urbanistico, edilizio. È evidente che lo sviluppo, cosí come si è determinato nelle città e nei territori, in modo massiccio, sprovvisto di una logica umana, con quartieri immensi, privi di servizi, di scuole, di parchi e senza le strutture che soddisfano le esigenze normali di una vita associata e moderna, doveva portare al congestionamento delle stesse città, al rischio della esplosione, della crisi del loro stesso sviluppo; cosí come il disorganico sviluppo delle industrie, la concentrazione ulteriore nelle zone piú avanzate, doveva determinare l'aggravio degli squilibri territoriali quale, ad esempio, il sottosviluppo di gran parte del Mezzogiorno d'Italia. Lo stesso sviluppo dell'edilizia, sottoposto a questo processo, doveva perciò trovare prima un «boom», il grande « boom » dell'edilizia di questi anni, anch'esso, a sua volta, nell'intima logica di questo processo, con i suoi inevitabili elementi di crisi; uno sviluppo della città cosí fatto, abbandonato alle forze spontanee, al gioco disordinato degli interessi, dei contrasti, delle pressioni diverse, era, infatti, un processo legato necessariamente al gioco della rendita fondiaria, un processo che vedeva abbinata, in modo pericoloso, una parte non piccola dell'attività edilizia al profitto stesso ricavabile dalle aree, mettendo sí in moto una spirale che sembrava favorisse sempre di piú nuovi investimenti e nuove costruzioni, ma che ha portato in se stesso il fenomeno dell'aumento incessante e progressivo del costo delle aree e del costo delle case, di conseguenza del livello dei fitti. Per un certo tempo questo fenomeno ha trovato assorbimento nella parte copribile del mercato corrispondente ai costi piú elevati della società italiana, ma ha finito con l'esaurirsi mano a mano che il suo sviluppo ha fatto restare lontani dalla possibilità di acquisizione della casa strati sempre piú vasti del popolo italiano: i grandi strati popolari che invece sentono il bisogno profondo di una casa, di una abitazione nuova, adatta ai bisogni della nostra epoca.

Queste le ragioni per cui oggi ci troviamo in un momento delicato e difficile.

Siamo alla vigilia del nuovo regime urbanistico, nel momento cioè in cui fra il vecchio e il nuovo giocano motivi psicologici oltre, naturalmente, alla dialettica politica dell'opposizione o dell'approvazione del nuovo regime, che creano un clima di polemiche e di discussioni che, a sua volta, influisce sulla congiuntura. Tutto questo è vero, ma io vorrei sottolineare, soprattutto per i medi e piccoli imprenditori dell'edilizia allarmati della situazione attuale, che il rischio e l'elemento fondamentale di una eventuale crisi era ed è dato soprattutto da quel tipo di sviluppo dell'urbanistica di questi anni o, per meglio dire, della non urbanistica, dal fenomeno di quell'edilizia che, per la logica stessa del mercato, andava fornendo case a prezzi sempre piú alti, perdendo sempre piú masse

di possibili acquirenti, di possibili consumatori. Ecco perché, al punto in cui siamo giunti, si pongono indifferibili i problemi generali della programmazione e, in essa, i problemi della legge urbanistica, i problemi dello sviluppo organico delle città. La società italiana, in altri termini, è arrivata oggi al punto in cui non può avere piú certezza di ulteriore sviluppo se non prende essa stessa in mano, in quanto società, in quanto collettività, il proprio destino; deve essa stessa, cioè, determinare le linee organiche del proprio sviluppo secondo un disegno che miri ad eliminare appunto quelle strozzature e quelle contraddizioni che sono al centro della possibile crisi e che rischiano di bloccare ogni politica di ulteriore sviluppo. Occorre, insomma, che vengano determinate le linee di un grande piano economico di sviluppo per l'intera nazione il quale abbia di mira, come problema centrale, la soluzione del problema del Mezzogiorno e, parallelamente, lo sviluppo organico delle zone piú avanzate; che abbia insomma, come obiettivo, l'interesse generale del Paese e non piú uno sviluppo abbandonato al disorganico gioco di interessi contrastanti.

In questa visione generale, la legge urbanistica e la programmazione urbanistica assumono, quindi, un aspetto essenziale, non tecnicistico, secondario, marginale. Sono una delle due facce della programmazione generale del Paese, poiché sono, accanto alla programmazione economica, l'aspetto territoriale di questa programmazione. Non si può evidentemente programmare lo sviluppo economico del Paese se non si possiede la visione territoriale della programmazione stessa. E questa è appunto l'importanza fondamentale della legge urbanistica.

La legge urbanistica è ormai sulla via di essere discussa in Parlamento; l'attività della Commissione di studio che la elabora presso il Ministero dei LL.PP. sta per terminare e l'intero Paese sarà chiamato a discutere su questi fondamentali problemi, poiché tutte le voci possono trovare e troveranno un'eco nel grande dibattito al Parlamento.

Siamo dunque alla vigilia di questa legge e mi piace dire a tutti coloro che vivono delle attività connesse all'urbanistica stessa che dovranno lasciar cadere obiettivamente i timori avanzati da qualche parte di una legge che metterebbe in crisi l'ulteriore sviluppo delle città, l'ulteriore sviluppo della attività edilizia, l'ulteriore possibilità per gli imprenditori privati del campo dell'edilizia di sviluppare la loro opera. Non è vero, anzi direi che è vero il contrario, proprio perché un'attività disorganica come quella di questi anni portava, ripeto ancora una volta, nel suo seno i germi di un'evitabile crisi, al di là dei problemi della congiuntura. La saturazione del mercato a causa dei prezzi crescenti è un processo arrivato ormai quasi al limite, perché immensi strati popolari italiani in attesa di un'abitazione non hanno piú, a meno che una crisi profonda non riporti in giú il costo delle aree, delle case e dei fitti, la possibilità di soddisfare l'antica secolare sete di un'abitazione. Tutto ciò è obiettivamente vero ed è per questo che la nuova legge urbanistica si presenta in tutt'altra luce bloccando il fenomeno di aumento continuo del costo delle aree, dando cioè una base ferma, fissa quanto piú possibile, a questo costo, permettendo un rilancio di attività edilizia che raggiunga piú vasti strati popolari e consentendo cosí una riapertura del mercato e del progresso di sviluppo dell'attività di tutto il settore. E se è vero che esistevano molte piccole e medie imprese che vivevano in questa simbiosi della attività economica e della rendita che ricavavano dalle stesse aree su cui costruivano, è anche vero che questo era un processo pericoloso per gli stessi costruttori. Una sana attività imprenditoriale sull'edilizia non può essere alla mercé del gioco della speculazione sulle aree, ma deve basarsi sul suo stesso oggetto, cioè sulla stessa attività imprenditoriale; deve cioè essere un'attività che ha la capacità di avere il proprio guadagno e quindi le proprie ragioni di vita, di esistenza, di sviluppo sull'attività edilizia in sé. Il nuovo meccanismo previsto dalla legge, abbassando il costo delle aree, faciliterà l'indispensabile processo di trasformazione del settore della razionalizzazione e dell'industrializzazione per creare imprese capaci di reggere ai tempi moderni ed alle sue esigenze. Grave problema, senza dubbio, in quanto l'attività edilizia del nostro Paese è strutturata in un infinito numero di medie e, soprattutto, di piccole imprese e nessuno può pensare ad un processo di industrializzazione e di razionalizzazione che passi sopra il cadavere di tante attività cosí importanti per la vita del Paese. Non è, infatti, immaginabile un processo di razionalizzazione che ignori e distrugga le opere e le speranze di tanti piccoli e medi imprenditori e quindi bisognerà trovare il modo di garantire un processo capace di assorbire tutte le energie del Paese senza trasformarsi in nuove concentrazioni o in nuovi monopoli o in nuovi oligopoli, un processo, cioè, in cui sia possibile l'intervento di tutte le forze che intendono agire in questo campo. Ben vengano quindi le grandi attività razionalizzatrici e modernizzatrici di questa industria, ma accanto ad esse sosteniamo anche la necessità di un processo che o riesca a consorziare i piccoli e medi imprenditori o fornisca — dico ciò a puro titolo di indicazione — attraverso una industria dell'IRI o dell'IRI-ENI o attraverso altri strumenti, materiali idonei a buon mercato, per esempio i prefabbricati sostenendoli in questo processo di ammodernamento o favorendone la presenza sul mercato.

Io non so, né sarei in grado di dirvi, quali forme può assumere questo processo di modernizzazione, di sostegno e di unione delle forze dell'edilizia oggi troppo disperse; certo è che la consapevolezza del problema è in ognuno di noi e quindi non intendiamo un processo abbandonato al proprio destino, ma un processo capace di utilizzare tutte le forze vive di questa attività. È importante, tuttavia, capire che la nuova legge urbanistica garantirà uno sviluppo organico delle città e che proprio il principio dell'esproprio generalizzato, a cominciare dalle zone di accelerata urbanizzazione dove si

formano i piani particolareggiati, permetterà di partire con questa nuova concezione delle aree a disposizione dei pubblici poteri, del pubblico intervento, dei privati imprenditori e delle cooperative, a livelli bloccati che non si inseriscono piú nel ritmo vertiginoso di questi anni di aumento del costo delle aree.
Proprio questo sarà il primo punto di partenza del rilancio dell'attività economica dell'edilizia.
Processo che a sua volta sarà graduale.
Ed è qui che la 167 dimostra tutta la sua importanza in quanto essa costituisce lo strumento che già abbiamo nelle mani per avviare questo processo; essa è, infatti, come dicevo prima, il ponte verso il nuovo regime per cui ci troviamo non solo non disarmati nell'attesa dell'epoca nuova che comincerà il giorno X, ma con possibilità di operare fin da oggi. La 167, infatti, come è stato riconosciuto da tutti, prefigura questo nuovo indirizzo e permette ai Comuni di programmare fin d'ora lo sviluppo del proprio nucleo abitato. Questa la sua importanza che, a mio parere, non è stata forse percepita da tutte le Amministrazioni Comunali.
Nel dibattito che si è andato sviluppando in questi due giorni abbiamo sentito, come è giusto, sia le critiche che i suggerimenti per far funzionare meglio la 167; non abbiamo sentito però la voce di quei Comuni che ancora non hanno preparato i piani di zona e che non possono dire di essersi arrestati dinanzi alle difficoltà degli altri, ai problemi di finanziamento, ai problemi delle procedure, perché queste procedure non hanno neppure avuto inizio. È noto che la legge consente al Ministro dei LL.PP. di mandare un Commissario per applicare i piani di zona, ma io vorrei che quest'arma fosse un'arma estrema, una specie di minaccia permanente da non mettere in atto mai perché ho fiducia nel metodo democratico e nello sviluppo democratico del nostro Paese. E una cosa cosí importante come l'elaborazione di un piano di sviluppo del proprio Comune in materia urbanistica, come già fin da oggi la 167 consente di fare, non può realizzarsi con un intervento autoritario dall'alto, ma deve essere invece una scelta operata con la volontà dei cittadini, in un discorso democratico delle popolazioni espresso nei singoli Consigli Comunali. Questo deve essere. Perciò io vorrei che da questa conferenza, sottolineando l'importanza di una svolta cosí decisiva per la storia del nostro Paese in cui, per la prima volta, la collettività diventa la protagonista dello sviluppo della città, del Paese, del Comune, venisse l'incitamento piú solenne a mettere autonomamente in moto la applicazione della 167.
Numerosi quesiti sono stati posti, alcuni riguardanti situazioni di singoli Comuni a cui abbiamo risposto separatamente, in via diretta, perché gli argomenti trattati non possono entrare nel dibattito generale.
Le altre questioni sono di triplice natura: formali o procedurali, di carattere tecnico e di carattere organizzativo, economico e finanziario.
Le questioni formali sollevate sono state in gran parte ampiamente già trattate dalla circolare ministeriale n. 2611 del 15 luglio 1962 e piú esaurientemente da quella n. 4555 del 27 settembre 1963, la quale ha utilizzato le esperienze maturate nel frattempo soprattutto in sede locale. Ho avuto l'impressione che, talvolta, tali circolari non siano state molto attentamente studiate e perciò a queste rinvio, soprattutto per quanto riguarda i rapporti tra i piani delle zone e la preesistente regolamentazione urbanistica e per quanto concerne i motivi che rendono necessaria o quanto meno opportuna l'inclusione nei piani delle aree degli Enti di cui all'art. 10.
È stata inoltre sollevata ancora una volta la questione se l'adozione del piano di zona, come variante ai piani vigenti o adottati, debba essere preceduta dalla autorizzazione preventiva di cui all'art. 10 della legge urbanistica del '42. L'Amministrazione dei LL.PP. ritiene che la legge, cosí come formulata, escluda in maniera evidente la necessità di autorizzazioni preventive, in quanto l'approvazione del piano zonale costituisce, « ope legis », variante ai piani esistenti.
Un'altra questione ripetuta è quella attinente al rapporto quantitativo tra le aree edificabili espropriabili dal Comune e quelle espropriabili dagli Enti di cui all'art. 10. Al riguardo si deve ancora una volta precisare che le aree edificatorie che il Comune può riservarsi possono raggiungere il limite massimo del 50 per cento di tutte le aree fabbricabili comprese nel piano e quindi del 50 per cento delle aree del piano, depurate di quelle attinenti ai servizi, mentre l'altro 50 per cento delle aree edificatorie è riservato agli Enti per l'edilizia popolare.
Da piú parti è stata formulata la richiesta di un'iniziativa legislativa del Governo, perché i Consorzi di cui all'art. 1 siano resi obbligatori. Prendiamo atto di questa aspirazione e vedremo se è possibile soddisfarla. Se però vogliamo mettere effettivamente in moto la legge 167 dovremmo cercare, quanto piú possibile, di fare a meno di nuove leggi e di nuove disposizioni legislative, giacché gli amministratori sanno benissimo come l'iter legislativo sia complesso e lungo persino per questioni su cui c'è, si può dire, unanimità di consensi.
D'altra parte molte di queste questioni verranno risolte con la legge urbanistica che è alla vigilia della discussione parlamentare per cui il periodo durante il quale la legge 167 resterà l'unico strumento valido per una pianificazione urbanistica è un periodo destinato a non essere molto lungo. Occorrerà quindi studiare e fare tutto ciò che è possibile nell'ambito della legge attuale. Mi rendo comunque conto che il problema dei Consorzi è assai importante, soprattutto per i Comuni minori. Su questo tema è stata prospettata una questione, già di attualità, sui rapporti tra il Comune princi-

pale e capoluogo ed altri Comuni, per quanto attiene ai riflessi tra i piani reciproci e alla possibilità che il Comune capoluogo estenda la ricerca, per il reperimento delle aree per il proprio fabbisogno, nel territorio di altri Comuni: come era il caso citato da Piccinato per Napoli. Peraltro, data l'importanza del problema, anche in relazione ai nuovi orientamenti in materia di pianificazione comprensoriale, posso assicurare che esso sarà attentamente approfondito dai miei uffici.

È da far presente che è intendimento dell'Amministrazione di avvalersi della facoltà di cui all'art. 1 della legge per la formazione obbligatoria dei piani, per quei Comuni che si trovino nelle particolari condizioni di cui all'art. 1 stesso.

I Provveditorati hanno già individuato e segnalato tali Comuni e le relative proposte sono state in gran parte sottoposte all'esame del Consiglio Superiore dei LL.PP. Alcuni Comuni della Provincia di Torino, già a suo tempo inclusi nel perimetro del piano intercomunale ex legge urbanistica, sono stati formalmente invitati a redigere i piani delle zone ed a costituirsi in Consorzi.

Per quanto riguarda in generale l'acceleramento delle procedure e l'opportunità di stabilire contatti piú stretti ed immediati tra gli organi centrali e periferici del Ministero da una parte e le Amministrazioni comunali dall'altra, mi propongo di costituire un apposito ufficio tecnico - amministrativo presso il Ministero che si occupi esclusivamente dei rapporti con i Comuni per tutto quanto attiene all'attuazione della 167, stabilendo contatti rapidi ed immediati che consentano di superare qualsiasi ritardo ed incertezza di natura tecnica, giuridica ed amministrativa, nonché di evitare duplicazioni di istruttorie alla periferia ed al centro unificando i tempi in cui le relative istruttorie stesse debbono essere svolte.

Quesiti tecnici. Si è parlato di concentrazione in poche zone, o di ripartizione in molte zone, degli interventi. Si può ritenere che la concentrazione sia il sistema generalmente preferibile, perché ha il vantaggio, appunto, di concentrare tutti gli interventi, nonché quello di permettere un disegno organico dello sviluppo cittadino e quindi una serie di vantaggi finanziari - economici. Ci possono essere, certo, situazioni sociali che richiedono anche interventi minori, ma ciò deve essere giustificato dalle speciali esigenze di riqualificazione di zone edilizie in corso di sviluppo, soprattutto per quanto concerne le attrezzature. In ogni caso, è il piano regolatore che deve rendere evidenti le esigenze degli sviluppi e definire le direttrici di espansione; in accordo col piano occorre scegliere le aree.

Problemi delle attrezzature sociali. Bisogna favorire in ogni modo l'impianto delle attrezzature sociali, affinché i nuovi quartieri abbiano tutto ciò che è necessario alla vita degli abitanti. Tuttavia non bisogna andare oltre le finalità della legge, vale a dire che non si deve cercare di utilizzare la 167 per integrare il fabbisogno di attrezzature in quartieri già sviluppati che ne mancano, perché ciò comporterebbe un notevole aumento delle spese e renderebbe poi piú difficile, in pratica, la soluzione degli stessi problemi nelle zone di nuovo sviluppo scelte per la 167.

Problemi tecnici dell'urbanizzazione. Sono stati posti da vari oratori, in sede di problemi di spesa e di problemi di organizzazione per realizzare le opere stesse. Bisogna dire che sotto il profilo tecnico le opere di urbanizzazione che, come ha giustamente osservato Campos Venuti, costituiscono il grosso della spesa dell'intera operazione, possono essere sviluppate gradualmente. Non è infatti necessario espropriare subito tutte le aree, ma procedere prima all'esproprio di quelle necessarie per le strade e per i servizi piú urgenti e provvedere alla costruzione delle relative opere pubbliche; successivamente poi si potrà procedere di fatto all'esproprio dei suoli da cedere all'attività edilizia e, in parallelo con quest'ultimo, si provvederà alla costruzione delle attrezzature sociali. L'esborso iniziale sarà cosí minore, cosí come sarà ridotto il tempo di immobilizzo del capitale tra l'esborso e il recupero all'atto della cessione dei suoli.

Problemi di risanamento. Rinvio alla circolare del 27 settembre 1963. Si può, comunque, confermare che le previsioni debbono essere conformi ai piani particolareggiati esistenti. Occorre, inoltre, essere ben cauti nel valutare in precedenza il costo totale dell'operazione.

Questioni di carattere finanziario ed organizzativo. Nella maggior parte degli interventi è stata messa in risalto la necessità di affrontare i problemi della 167 sul piano finanziario. Anzi, ogni qual volta è stato toccato il tasto dolente dei problemi finanziari, è scoppiato tra di voi l'applauso, quasi a significare fisicamente che il punto piú difficile per l'avvio della 167 è proprio quello finanziario. Sono state fatte varie proposte, una delle quali concerne l'allineamento ai valori del '58 del criterio di esproprio. Anche qui guardiamo in faccia la realtà e discutiamone. Io penso che un sistema come l'attuale debba trovare la sua naturale soluzione nella legge urbanistica. Non è infatti pensabile che possa stare in piedi un sistema addirittura triplice; che alcuni terreni, cioè, siano espropriati al prezzo del '58 (nuova legge urbanistica), altri al prezzo dei due anni precedenti la delibera del piano (legge 167) ed altri ancora al prezzo del '61 (legge 4 novembre 1963, n. 1460). È evidentemente un sistema caotico, ma la sua soluzione naturale risiede in una legge che è alla vigilia del dibattito parlamentare. Studierò attentamente la proposta, ma proprio perché siamo animati dalla volontà di portare avanti questa nuova prospettiva urbanistica per il Paese nell'interesse della collettività, francamente ed onestamente vediamone anche i rischi. Abbiamo parlato prima della lentezza degli inevitabili tempi tecnici dell'approvazione delle leggi. Ora noi siamo in una situazione in cui abbiamo l'esigenza che la 167 si muova rapidissimamente. Che cosa avverrà se una grande massa di Comuni, fra cui quelli che non sono ancora partiti addirittura o coloro che sono perplessi, ha la prospettiva di un esproprio

a condizioni piú favorevoli? Può verificarsi questo pericoloso fenomeno: che aspetteranno questa nuova disposizione di legge. Di conseguenza, un processo che potrebbe sembrare di accelerazione può diventare, invece, un processo di arresto della nuova legge. D'altra parte i calcoli fatti per gli eventuali risparmi, o meglio per minori spese nell'acquisizione delle aree, sono stati fatti calcolando generalmente l'intero arco dell'applicazione decennale dell'acquisizione delle aree stesse. Questo però non è possibile poiché, ripeto, la soluzione di questo nodo l'avremo rapidamente nello spazio di pochi mesi o di un anno, magari fra due o tre mesi, proprio all'inizio del dibattito sulla legge urbanistica. È da studiare quindi attentamente se non convenga invece partire con la legge cosí come è e cominciare questa politica di esproprio che consenta intanto di dare inizio ad una serie di attività importantissime che sono in attesa dell'applicazione di questa legge: penso, soprattutto, al piano decennale della GESCAL, alle attività delle cooperative e degli istituti per le case popolari, della 1460 e cosí via. Non si tratta di una posizione preconcetta, ma della necessità che tutte le proposte debbono essere ben meditate e discusse; e io mi propongo di discutere e di esaminare attentamente la proposta di allineare il criterio per la determinazione dell'indennità di esproprio ai valori del '58, ma l'esigenza prima è quella che non si perda ulteriore tempo.

Per quanto riguarda i problemi di natura economica e finanziaria è stata avanzata la proposta di concentrare tutti gli interventi statali, e in particolare la 589, nelle aree dei piani di zona. Piú che di concentrazione, penso si debba parlare di priorità da dare a questi, perché bisogna guardare anche alla realtà. Certi paesi della Calabria sono privi assolutamente di strade di accesso. Ne ho visitati alcuni che certo non faranno il piano della 167, ma sarebbe disumano non applicare ad essi la 589 perché essa dovrebbe operare solo nelle zone della 167. Per questo ritengo che si debba parlare di priorità, di potenziamento della legge, anche se quest'ultima potrà essere una misura insufficiente per le limitate disponibilità di bilancio.

Altre proposte, sempre in materia finanziaria, riguardano la deroga ai limiti di spesa fissati nel testo unico della legge comunale e provinciale per la contrazione dei mutui, e provvedimenti che, in deroga alle norme vigenti, autorizzano la Cassa DD.PP. a concedere mutui ai Comuni per la 167 con garanzia statale, eventualmente autorizzando altri istituti (Consorzi di credito, INAIL, INA, ecc.) a concedere queste stesse condizioni e questi stessi mutui.

Ritengo che sia un indirizzo da portare avanti. Personalmente eserciterò la massima influenza perché ciò si realizzi in quanto ritengo sia questa un'importante leva da utilizzare. Se potessimo avere il prefinanziamento per le aree da parte della Cassa DD.PP. e dei Consorzi di credito, avremmo trovato forse la molla principale per dare una casa a tutti. È una leva che probabilmente si può mettere in movimento a determinate condizioni.

Si è parlato infine delle modifiche alle leggi sulla finanza locale e sta bene; ma sono proposte che rientrano nel discorso legislativo e quindi non sono utilizzabili immediatamente. Non escludo neppure che sia possibile un intervento dello Stato in quanto tale: non so ancora a che titolo, se sottoforma di anticipazioni come mutui a lunga scadenza o come interventi diretti per alcune spese generali, impianti d'uffici; stiamo studiando la cosa, e posso dirvi che il Ministro del Bilancio, on.le Giolitti, ha dichiarato solennemente al Senato che l'intervento dello Stato per il finanziamento della 167 è da considerarsi fra le spese prioritarie che il Governo si pone. Anche i Comuni, quindi, devono fare una scelta e considerare che, anche con certi sacrifici, le spese per la 167 debbono essere prioritarie. È un appello fatto da piú parti in questa assemblea quando è stato sottolineato che non tutto deve partire dal centro, dallo Stato, dall'alto, ma che la iniziativa deve essere nelle vostre mani: cioè nell'azione dei Comuni stessi.

E, infine, abbiamo il problema dell'organizzazione degli uffici e delle capacità tecniche per attuare questa nuova politica. Anche qui la 167 deve essere il punto di avvio, il ponte verso il nuovo sistema. È ovvio che non è possibile pensare ad una politica di programmazione generale e ad una politica urbanistica di tipo nuovo se non si creano degli strumenti efficienti, dinamici, rapidi, tecnicamente preparati. È un'esigenza generale delle strutture dello Stato, ormai, quella di rinnovare; è il problema della riforma nella pubblica Amministrazione che si pone accanto al programma della legge urbanistica, accanto al programma delle Regioni, come uno degli strumenti preliminari indispensabili per l'intera nuova concezione della vita politica del Paese.

Come conclusione, dirò che questa conferenza è stata utile ed importante, in quanto ci ha fornito un materiale di studio non indifferente e delle proposte da meditare suscettibili di sbloccare la situazione che si è creata. Abbiamo sentito la voce di posizioni diverse, del nord e del sud. A questo proposito voglio precisare che non è esatto quello che ci dissero ieri e cioè che da Napoli in giú non c'è neppure un piano della 167 adottato o approvato. Su 11 Comuni obbligati, uno, il piano di Caserta, è stato approvato, sei piani sono adottati e quattro sono in corso di istruttoria. Il sud non è quindi privo di iniziativa. Certo è che le difficoltà notevoli che si incontrano nei grandi Comuni e nei centri minori, ma ricchi del nord si moltiplicano nel sud, per cui dobbiamo guardare con particolare attenzione all'Italia meridionale, ché non vorremmo si ripetesse mai piú che il meccanismo stesso delle leggi portasse a un cammino sempre piú avanzato il nord o il centro e alla stasi perenne l'Italia meridionale. Il nostro primo dovere è quindi quello di guardare a quei Comuni che maggiormente si dibattono fra mille difficoltà.

Roma

Verso le ultime fasi del piano

ancora Roma

La conclusione degli avvenimenti che hanno portato alla adozione di un nuovo vero piano regolatore per la città di Roma suona come una vittoria, come un monito, come una speranza.

Vittoria del pensiero urbanistico che afferma il piano, non già come l'accettazione e la codificazione supina dei fenomeni cosidetti «spontanei» in atto che portano inesorabilmente a quella involuzione della forma isotropa «a macchia d'olio»: che non significano altro se non mancanza di piano. Ma piuttosto come programma attivo per un nuovo organismo del tutto moderno, capace di risolvere i vecchi ed i futuri problemi di una nuova dimensione urbana. Questo, e null'altro, significa piano aperto, *in contrasto con la concezione di piano chiuso, ossia di «non piano».*

Monito a quel fare acritico del giorno per giorno, caro alle amministrazioni che non vogliono affrontare il vero problema del piano; monito alla speculazione fondiaria che, convinta di fare il proprio interesse, finisce per negare, alla fine, anche quest'ultimo, opponendosi all'interesse generale collettivo, nel quale, invece, dovrebbe trovare i veri termini, identificandosi anzi con esso. Lezione di morale, dunque.

Ma suona anche, questa vittoria, come una voce di speranza. Noi speriamo che l'amministrazione comunale e gli altri Enti sentano il peso della nuova responsabilità di impostare e condurre personalmente una politica di piano tale da garantirne la realizzazione; tale da impedire che i termini ed i cardini sui quali il piano poggia i suoi fondamenti non vengano distorti od offesi.

Una siffatta azione, dovendo tradursi in termini di politica, è faticosa e impegnativa e, per di piú, costringe a mantenere fede costantemente al programma dei tempi di esecuzione, che fa parte integrante del piano, che è, anzi, il piano stesso.

La rapida approvazione consiliare dei piani per l'edilizia economica e popolare, la proporzione degli interventi e la loro giusta scelta ubicazionale sono un primo grande passo amministrativo che conforta. La fede nel piano, affermata rifiutando proposte edilizie difformi dal piano durante il periodo di salvaguardia e gli studi per il traffico, rappresentano un indice favorevole di maturità e tornano ad onore agli uomini che reggono oggi la cosa pubblica.

Ma il silenzio che ovatta una precisa impostazione per la realizzazione del grande sistema viario dell'asse attrezzato — che è la grande opera risolutiva del nuovo organismo — non può non far dubitare.

Tra poche settimane si compirà l'autostrada del sole, tra poco si inizierà la progettazione definitiva e anche la costruzione di altre autostrade o deviazioni di strade statali. Come risponderà Roma, da parte sua, alle nuove emergenti pur previste dal piano? Non certo con i sottopassaggi veicolari di corso Italia, pur in via di realizzazione.

Ecco: noi vorremmo che la vittoria del piano regolatore fosse sempre, perennemente, sostenuta da una vigile, puntuale e cosciente azione nel senso giusto: quello del programma del piano.

Solo cosí il piano stesso non avrà soltanto il significato di una vittoria, o quello di un monito, o, ancora, quello di una speranza: ma suonerà con la certezza di un esempio.

Luigi Piccinato

Riprendiamo con questo articolo la storia, ormai lunghissima, del piano regolatore di Roma, cominciando dove si concludeva l'articolo pubblicato sul n. 30 nel marzo 1960 dal titolo *Il grande rifiuto continua.* Gli articoli precedenti relativi a questa storia erano stati i seguenti: da «Urbanistica n. 28-29», *Le discussioni e gli studi preparatori al Nuovo Piano Regolatore* di Leonardo Benevolo; *I lavori per il Piano Regolatore di Roma: quattro anni difficili* di Michele Valori; *L'attività dell'Ufficio Speciale Nuovo Piano Regolatore* di Mario Manieri-Elia; *Il rifiuto del piano del CET e il nuovo piano della Giunta* di Leonardo Benevolo; *Fare del proprio peggio* di Michele Valori; *L'esperienza del Piano di Roma* di Luigi Piccinato; da «Urbanistica n. 30», *Roma 1960: il grande rifiuto continua* di Michele Valori.
La storia di ciò che succedeva nella città senza piano era stata tracciata negli articoli seguenti: in «Urbanistica n. 28-29», *La capitale in espansione* di Italo Insolera; in «Urbanistica n. 30», *L'attuazione del piano* di Mario Manieri-Elia; *I «ponti» di Piazza Gondar e via Lanciani* di Italo Insolera; *Il piano dei parchi urbani* di Mario Manieri-Elia; in «Urbanistica n. 31», *Il piano intercomunale del comprensorio romano* di Giuseppe Campos Venuti; in «Urbanistica n. 32», *Roma: Olimpiadi e miliardi* di Mario Manieri-Elia; in «Urbanistica n. 34», *Il problema dei parchi pubblici in Roma e l'azione di «Italia Nostra»* di Manfredo Tafuri; *Notizie da Roma (Per l'esproprio di Villa Savoia-Appia Antica. Si decidono le sorti di Roma)* di Mario Manieri-Elia.

Sommario degli articoli

La lunga strada per il piano di Roma
di Mario Coppa pag. 13

Tavole allegate:

Destinazione del suolo e Piano Intercomunale

Schema di Piano Regolatore Generale 9 giugno 1962

Schema di Piano Regolatore Generale 18 dicembre 1962

Documenti allegati:

Decreto del Ministro Togni per la formazione del Piano Intercomunale » 23

Costituzione del Comitato di Studio per il Piano Intercomunale » 24

P.R.G. adottato in data 9 giugno '62: relazione del Comitato di Consulenza » 25

P.R.G. adottato in data 18 dicembre '62: norme tecniche di attuazione » 32

Tre anni di cronaca romana
di Italo Insolera e Mario Manieri-Elia pag. 41

Il nuovo aereoporto » 41

I nuovi insediamenti INCIS e INA-Casa » 41

Documento n. 1. Relazione dal Convegno della sezione romana di Italia Nostra del 28-10-62 » 42

Documento n. 2. Documento del Consiglio direttivo della sezione laziale dell'INU in data 9-11-61 » 43

Via Cristoforo Colombo » 43

Il problema dei trasporti STEFER » 44

Documento n. 3. Voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. in data 23-11-62 » 44

Documento n. 4. Documento del C.D. della sezione laziale dell'INU in data 31-1-62 » 46

Documento n. 5. Considerazioni sul Voto della sezione romana di Italia Nostra in data 10-1-62 » 48

Documento n. 6. Conferenza stampa della SAU del 22-2-62 » 50

Documento n. 7. Prima parte della relazione del Consiglio direttivo della sezione laziale dell'INU in data 1-3-62 » 50

Documento n. 8. Seconda parte della relazione del Consiglio direttivo della sezione laziale dell'INU in data 7-3-62 » 52

Documenti n. 9 e n. 10. Ordine del giorno relativo alla proroga delle misure di salvaguardia » 53

Documento n. 11. Ordine del giorno n. 1 » 53

Documento n. 12. Ordine del giorno n. 2 » 53

Documento n. 13. Ordine del giorno n. 3 pag. 53

Documento n. 14. Comunicato del Ministero LL.PP. » 53

L'urbanizzazione di Porta Portese » 54

Incentivi direzionali in Viale Mazzini » 54

Documento n. 15. Comunicato di Italia Nostra 19-4-62 » 54

Documento n. 16. Comunicato di Italia Nostra 22-5-62 » 55

Documento n. 17. Conversazione di Leonardo Benevolo » 55

Documento n. 18. Comunicato del Commissario Straordinario » 55

Documento n. 19. Telegramma di Italia Nostra » 56

Documento n. 20. Commento de l'Unità in data 11-6-62 e del Messaggero in data 12-6-62 » 56

Documento n. 21. Decreto Legge del 19-6-62 » 56

Corso d'Italia » 61

La zona industriale pontina » 62

Documento n. 22. Comunicato dell'Ufficio Stampa del Comune di Roma » 62

Penetrazione da Pietralata

Un nuovo edificio sul tempio di Claudio » 65

Documento n. 23. Conferenza stampa del presidente della sezione romana di Italia Nostra » 65

Documento n. 24. Telegramma della sezione romana di Italia Nostra in data 10-11-62 » 65

Documento n. 25. Telegramma del ministro Sullo » 65

Documento n. 26. Ordini del giorno per l'acquisizione del parco dell'Appia Antica » 65

Documento n. 27. Osservazioni dell'INU » 68

Documento n. 28. Osservazioni di Italia Nostra » 76

Documento n. 29. Osservazioni dell'UDI sul P.R. » 79

Villa Doria Pamphili » 81

Villa Torlonia » 82

Villa Anziani » 82

Appia Antica » 83

Il piano per l'attuazione della legge 167 a Roma
di Marcello Girelli pag. 85

Le caratteristiche urbanistiche e tecniche del piano di zona *di Pietro Samperi* pag. 88

La lunga strada per il Piano di Roma

di Mario Coppa

Il secondo capoverso delle determinazioni nell'o.d.g. presentato dal consigliere Lombardi ed accolto il 26-6-1958, con il quale veniva sancito il rigetto del P.R.G. di Roma elaborato dal Cet, dava mandato alla Giunta Comunale di redigere la stesura definitiva del P.R.G. e di predisporre gli atti necessari affinché il Comune fosse promotore della formazione di un Piano intercomunale estendentesi a tutti i Comuni contermini nella ricerca delle piú opportune dislocazioni delle fonti di lavoro e degli insediamenti residenziali. Si respingevano dopo quattro anni di lotte e di fatiche i risultati di una ricerca e di una programmazione che avrebbero permesso alla Capitale di ordinare organicamente il proprio sviluppo e, rispetto alle capitali europee, di contribuire anch'essa all'applicazione di quei principi, norme ed interrelazioni che distinguono l'operare delle comunità civili. La storia e la cronaca di quegli anni sono già state scritte in « Urbanistica n. 27-29 »; è da quel giugno '58 e da quell'ordine del giorno che hanno inizio i nuovi capitoli non conclusi tuttora dell'urbanistica romana interessante ormai un pieno decennio, dal marzo '53 alla presente estate. Di fronte a questo arco di tempo cosí ampio non ci sembra importuno esaminare le cose urbanistiche di questi ultimi anni con un certo distacco rispetto alle occasionali sollecitazioni, a quanto di eccessivamente contingente ha avvolto quelle cose per scorgere invece se ed in quale misura l'urbanistica romana abbia svolto una sua particolare funzione nel contesto italiano ed europeo.

Lo schema del Piano intercomunale di Roma.

L'ossequio dell'Amministrazione capitolina alla decisione consiliare è ovviamente immediato e mentre da un lato la Giunta provvede e sovrintende alla stesura definitiva del P.R.G., il Sindaco nel settembre del '58 richiede laconicamente al Ministero dei LL.PP. di precisare i limiti del Piano intercomunale senza che la richiesta sia confortata dai risultati delle indagini svolte nei precedenti cinque anni dall'Ufficio Speciale o dalle indicazioni comprensoriali che erano scaturite dalle riunioni del Cet. Prevalevano le tesi — Lombardi, Amici, Loiacono — che manifestamente avevano richiesto il coordinamento del P.R.G. di Roma alla programmazione territoriale ma che squisitamente erano servite per affondare il Piano; fortunatamente il Consiglio Superiore dei LL.PP. nel decreto del 5 novembre 1958 di accoglimento della richiesta Comunale era meno laconico ed oltre a precisare l'elenco dei 40 Comuni interessati dal Piano Intercomunale, prescriveva la ricerca dell'ordinamento unitario dei nuovi insediamenti residenziali, industriali attraverso la creazione di nuovi comprensori, di impianti turistici e ricreativi, attraverso il riassetto delle linee e mezzi di comunicazione. Pur lasciando aperte ulteriori possibilità a precisare i limiti del piano in direzione di Civitavecchia e di Latina è doveroso però osservare che il maggiore Organo di tutela delle cose urbanistiche, pur avendo avocato presso il Provveditorato alle OO.PP. i lontani studi del 1952 per il Piano Territoriale del Lazio si trovò impreparato per sostanziare la risposta oltre i termini delle già note affermazioni sul carattere generale dei problemi tecnici, economici e sociali da affrontare, raccomandando comunque all'Ufficio e ad un istituendo Comitato di Studio necessaria ponderazione e rigoroso metodo. Si apre cosí un nuovo capitolo che interessa il Piano Intercomunale di Roma, si crea un nuovo Comitato sostanzialmente formato da precedenti membri che avevano contribuito a liquidare il Cet, si introducono gli Architetti Luigi Moretti, premio per l'Architettura del Presidente della Repubblica, e Piero Maria Lugli, iniziale consulente esterno dell'Ufficio Speciale, ma dimissionario dal 1955 per riconosciuta inefficienza dei metodi e dei criteri delle ricerche che dovevano essere svolte da questo Ufficio. Fanno parte del Comitato di Elaborazione l'Arch. Ignazio Guidi, direttore dell'Ufficio Speciale e l'Arch. Paolo Rossi de Paoli, Presidente della Sezione Laziale dell'INU. Nascono cosí due provvedimenti che sostanzialmente differenti nelle intenzioni, servendosi delle medesime persone di prima, perseguivano scopi dilazionatori per il raggiungimento di non precisate scelte, che non si sapevano o non si volevano fare, e dall'altro lato di piú tangibili aggiornamenti sulle destinazioni d'uso del suolo, d'uso immediato nel nuovo P.R.G. D'altra parte è lecito domandarsi con l'inclusione dei due nuovi membri nominati nel Comitato di Studio se sin dall'inizio nell'impostazione del P.I. non si erano precisate alcune finalità prossime o future da raggiungere, dette o non dette, nella caotica situazione. Ricordiamo che in quel momento tutti avevano fretta, fretta ben celata da scadenze legislative, comprensibile (da quella parte) nella reversione in atto sul tema del P.R.G.; meno comprensibile per gli estensori degli studi sull'intercomunalità e dei problemi sollevati con il disposto ministeriale, alla cui definizione si mossero l'Ufficio Speciale ed un certo numero di esperti esterni. Pur disgiunti nel tempo e nella procedura parve chiaro tra la fine del '58 e l'inizio del '59 che le elaborazioni del P.I. dovessero, in qualche modo, tradursi in una somma di studi e di proposte che avrebbero raggiunto ad un certo momento i fascicoli e gli atti del P.R.G. di Giunta trasmessi al Ministero dei LL.PP. Ma l'affermazione precisa di queste finalità non fu mai detta. Dobbiamo invece anteporre ora quanto alla fine, soltanto alla fine dei lavori del Comitato, l'arch. Moretti ebbe a dichiarare nella seduta del 18 giugno 1960 per scoprire le reali intenzioni di incidere con le previsioni intercomunali sul P.R.G. di Roma al fine di alleggerire le pressioni e di arrestare l'inurbamento verso la capitale; in altri termini di correggere il Piano Regolatore adottato, che era stato presentato come correttivo di quello elaborato del Cet. Piano, antipiano, antidoto dell'antipiano che però non è il primo Piano — o se si desidera per maggiore chiarezza dovendo salvare la capitale: « il Piano Regolatore di Roma verrà, o dovrebbe, è nei voti, essere alleggerito » si afferma. L'impostazione del Piano intercomunale e la brevità dei termini concessi debbono riguardarsi dunque come un tentato correttivo per influire celeramente e nuovamente su un'altra edizione futura di programmazione urbana, che si poteva rendere necessaria dopo l'esame del Consiglio Superiore dei LL.PP. e che era appoggiata, si diceva, benevolmente in sede extracomunale come arma segreta. L'Ufficio Speciale ed il Comitato di Studio si accinsero, nelle intenzioni, ad una revisione e ad una sintesi di tutto il settore delle ricerche utilizzando quanto già predisposto, chiamando esperti esterni fondamentalmente per i settori dell'economia e delle comunicazioni. I risultati sono pubblicati in sette volumi, presentati con cautela al termine dei lavori in edizione di bozza ed è nelle conclusioni settoriali degli studi che si pongono i presupposti del Piano intercomunale, tentando — ne vedremo i limiti — di circoscrivere le deficienze e di presentare soluzioni correlate nel comprensorio la cui ampiezza era stata dettata solo amministrativamente.

Presentata la regione laziale nell'esame delle componenti climatologiche, orografiche l'indagine geoidrologica del territorio compreso nel piano intercomunale (U. Ventriglia) schematizza la distribuzione delle principali cave che si situano prevalentemente verso le due direttrici di Tivoli e dei Castelli e dalla struttura geologica dei terreni esaminati si delinea l'orientamento qualificativo e di scelta delle aree sotto l'aspetto dell'eventuale sfruttamento edificatorio. La componente alluvionale esclude a tale fine il corso del Tevere ed il delta compreso tra Fregene, Castel Porziano e Magliana.

La registrazione demografica è analizzata particolarmente nella dinamica interna di ogni comune; mancano però per la lettura critica sia il riferimento esterno di provenienza e destinazione dei movimenti sociali sia la struttura della popolazione al fine di valutare l'effettivo comportamento delle classi di lavoro e delle disponibilità future con le nuove leve; la carenza di questa analisi non può considerarsi coperta con le valutazioni globali delle immigrazioni regionali, riportate frettolosamente nelle tabelle allegate nelle relazioni conclusive del Piano intercomunale. Mancano sostanzialmente in questa ricerca proprio quelle componenti dinamiche interne ed esterne che sole possono caratterizzare le future previsioni. Mentre l'Istat ha assicurato il reperimento delle valutazioni in base agli schemi dei censimenti, viceversa non si sono richieste all'Istituto di Statistica la proiezione e l'interpretazione nello spazio e nel tempo degli aspetti essenzialmente demografici.

Nel settore delle attività economiche primarie (V. Ciarrocca) risulta che la produzione agricola lorda vendibile nell'ambito del territorio intercomunale ammonta alla data del 1958 a 73 miliardi, pari a L. 240.000 per ettaro di superficie agraria contro la media laziale di L. 150.000 e nazionale di L. 162.000, con le seguenti incidenze:

zona	Litoranea di Anzio	L/ha 218.000
»	Colli Albani	» 326.000
»	Prenestina	» 299.000
»	Tiburtina-Nomentana	» 199.000
»	Braccianese-Aurelia	» 142.000
»	Agro romano	» 278.000

nelle quali si riscontrano le relative depressioni dei settori territoriali Nord e Nord-Ovest.

Della produzione lorda vendibile il 10% è assorbito dall'autoconsumo, la restante aliquota è pressoché integralmente assorbita dal mercato della città di Roma che deve ricorrere per alcuni prodotti alimentari a notevoli quantitativi di importazione. Le indicazioni di sviluppo suddividono il territorio esaminato nell'area di trasformazione comprendente la Litoranea di Anzio, l'Agro ed il settore Braccianese-Aurelia — questo ultimo a ciclo avviato ma non concluso — e nell'area di agricoltura tradizionale coincidente con le colline a maggiore carico di unità lavorative; in complesso si ipotizzano 223 miliardi di investimenti in un decennio, tali da agevolare l'incremento della produzione con conseguente incremento del reddito netto agricolo da 60 a 80 miliardi. Con tale ipotesi l'occupazione aggiuntiva può valutarsi in 5750 nuove unità lavorative immissibili nei territori a condizioni colturali estensive, con densità che dalle attuali 0,10 unità per ettaro potranno raddoppiarsi e con altre 3250 unità nelle zone ad attuale densità di 0,14 sino al limite massimo di 0,27. Prevalentemente i territori interessati da questo incremento dell'economia primaria sono quelli del settore settentrionale.

L'analoga relazione di C. S. Bertuglia sull'analisi delle singole colture indica in un vago termine di economia cerealicola-pastorale la dominante intercomunale ma non specifica gli interventi globali e di settore; sostanzialmente il precedente studio aveva assai meglio individuato le grandi direttrici dei problemi, ma è mancata l'interpretazione congiunta economica ed urbanistica per vivificare criticamente il settore nella lettura induttiva e deduttiva di quanto coinvolge ed è coinvolto dagli incrementi di produzione e di reddito, nelle infrastrutture interne e esterne, nei rapporti con i settori secondari e terziari. Come appare analogamente dalla staticità delle osservazioni sulla situazione di fatto industriale, condizionata dal mercato di consumo romano, debole nell'intorno di Civitavecchia, sporadica anche se promettente in direzione pontina, in fase di recessione quella tradizionale della carta nel bacino del Sacco-Liri; situazione che — a meno di abbandonare gli interventi all'iniziativa sporadica privata — ammetteva ampiamente di ipotizzare e di controllare le possibilità, l'ubicazione e l'entità dei centri industriali primari con il necessario coordinamento delle agevolazioni accordate dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Il che non accadde, mentre si è registrata immancabilmente nel quinquennio 1958-1963 la fioritura privata di impianti industriali verso la pianura pontina e verso Anzio-Nettuno e per essi la scelta dell'area o fu arbitraria o servì ad imporre situazioni di fatto nell'ambito delle previsioni comunali di P.R.G., ma non fu certamente condizionata dalle necessarie premesse che tutti i paesi ormai riconoscono indispensabili per il sorgere degli impianti e per l'equilibrio della vita comprensoriale.

Questa sostanziale lacuna che ha compromesso in partenza gli studi della programmazione intercomunale è — piaccia oppure no — una lacuna di metodologia e di aggiornamento culturale, ai quali non è giustificazione la carenza di dati o di risposte ai questionari inviati alle Ditte industriali, in quanto il settore risulta estremamente debole e la conoscenza dello stato di fatto non può incidere segnatamente nelle previsioni a lungo termine che dovrebbero interessare un territorio dell'ampiezza pressoché regionale, tra Civitavecchia e Terracina.

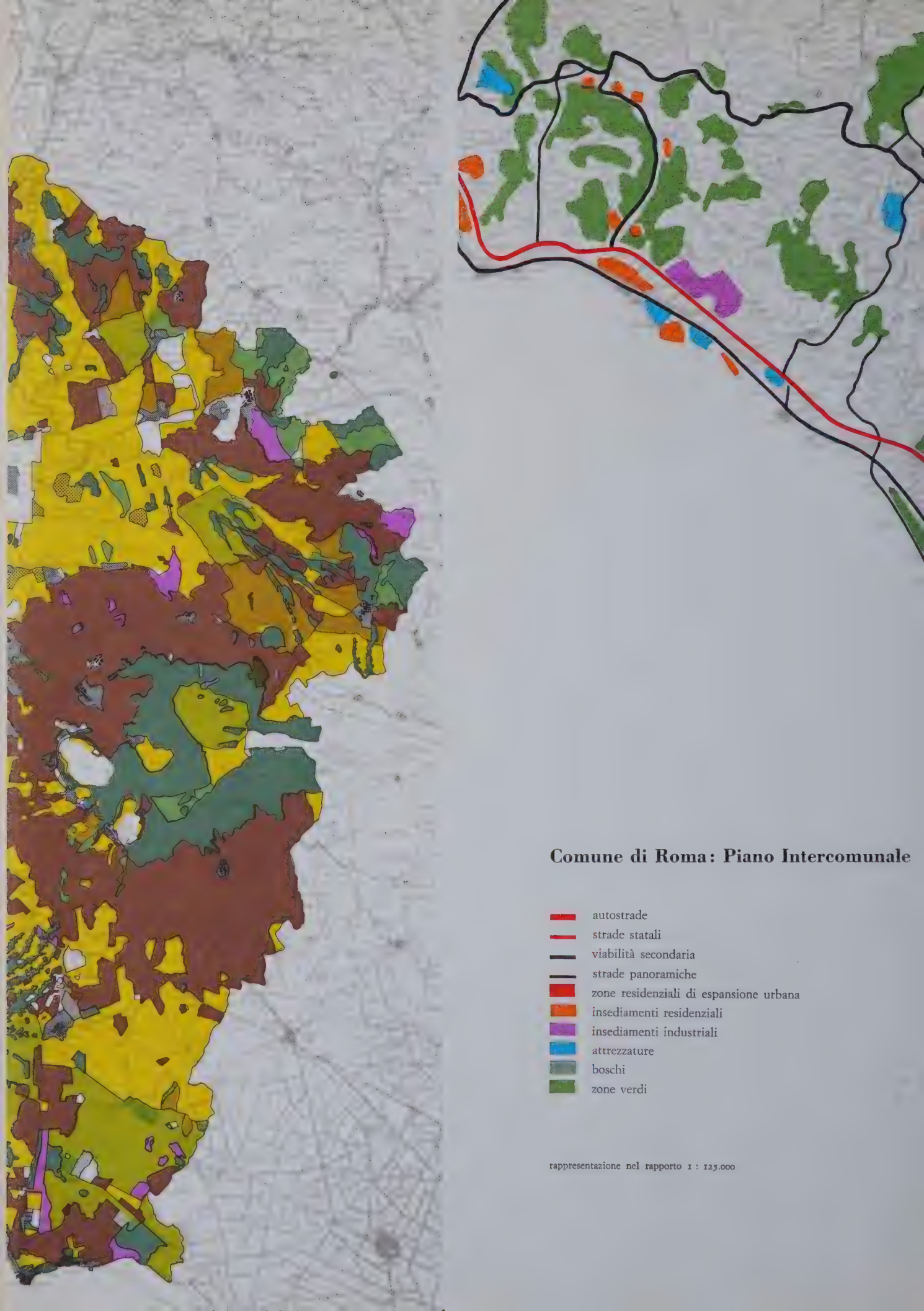
Allo studio dei movimenti pendolari tra Roma e la regione laziale è dedicato integralmente il terzo volume delle indagini svolte da K. Liebbrand e D. Fürst che confermano puntualmente la natura dei collegamenti tra Roma ed il comprensorio regionale, oltre i limiti prefissati al piano intercomunale, con punte accentuate lungo la Casilina e l'Appia interessanti sia i mezzi privati che quelli pubblici, sia la popolazione residente fuori sia quella entro Roma.

Un'ulteriore conferma si ha anche dalla relazione G. Danese che ristudia (perché questi raddoppi?) i collegamenti con i mezzi di trasporto collettivo ed accentua in conclusione la precarietà del settore soprattutto in direzione dei castelli per i movimenti giornalieri di lavoro e verso il litorale per il periodo estivo nella situazione di rapporti e di peso degli insediamenti attuali; programmi di decentramento e formazione di nuovi insediamenti presupporranno invece l'integrale revisione di tutto il settore, con mezzi e criteri di ampia portata.

L'ultimo capitolo delle indagini predisposte riguarda il censimento dei servizi per la vita associata — scuole, alberghi, attrezzature sanitarie, turistiche, sportive, comunicazioni telefoniche, ecc. — tutti registrati acriticamente in tabelle ad eccezione della situazione ospedaliera ed assistenziale in genere (A. Bonadies) che rivela le gravi lacune nel comprensorio romano. Concludono la serie degli studi preliminari le relazioni G. Lugli per il patrimonio storico-archeologico, C. Ceschi sulla protezione del paesaggio e dei monumenti, nonché la presentazione della situazione urbanistica nei 40 Comuni e lo studio del piano paesistico dei Castelli predisposto dalla Sovrintendenza ai Monumenti del Lazio.

Comune di Roma: destinazione del suolo

- nuclei abitati intensivi
- zone d'espansione edilizia
- zone a destinazione speciale
- incolti
- prati e pascoli
- seminativi
- colture legnose specializzate
- boschi
- boschi pregiati (pinete, ville, parchi)
- seminativi prati e pascoli
- seminativi e boschi
- prati, pascoli e boschi
- seminativi e colture legnose specializzate
- prati, pascoli e colture legnose specializzate


Comune di Roma: Piano Intercomunale
autostrade
strade statali
viabilità secondaria
strade panoramiche
zone residenziali di espansione urbana
insediamenti residenziali
insediamenti industriali
attrezzature
boschi
zone verdi
rappresentazione nel rapporto 1 : 125.000

Comune di Roma:
destinazione del suolo e Piano intercomunale

Allegato al n. 40 di Urbanistica

Come sintesi delle indagini svolte si osserva che appaiono sostanziali discontinuità rispetto — forse — ad un disegno originario che non si è potuto compiere integralmente, che solo in parte è stato seguito ed attuato in settori e da alcuni esperti, deficitario o negativo in altri per la fredda esposizione di dati, tabelle senza la lettura critica e problematica. Fondamentalmente il principale sostrato economico delinea nel complesso un non particolarizzato intervento e precisa l'entità dell'investimento primario, ma sono mancate totalmente le previsioni industriali e quelle piú sottili e senz'altro difficili da valutare del campo terziario: di questa monca impostazione — riferiamoci agli studi Ires-Lombardini per il comprensorio di Torino — ne hanno risentito le previsioni del Piano intercomunale che infatti il Comitato di Studio presenta come Schema e per il cui dimensionamento si ripiega — relazione Moretti — su quel metodo approssimato ed ampiamente denegato nell'esperienza inglese (la politica inglese di localizzazione dell'industria 1936-1959) della determinazione di nuovi posti di lavoro, e conseguenti investimenti, suffragati con i saldi naturali e sociali, che determinano parimenti i limiti del comprensorio inteso come bacino « demografico ». Ritrovate le quattro direttrici principali del flusso immigratorio verso Roma con un quarto delle provenienze — 68.000 unità — dal Lazio stesso, il problema della definizione del comprensorio resta insoluto poiché le necessarie indicazioni derivano — si è visto — unicamente dall'analisi delle comunicazioni, mezzi di trasporto, movimenti pendolari, ma non scaturiscono dalla proiezione spaziale di una integrata dinamica economica. Diciamo che — grosso modo — sono state individuate le zone:

a) che si connettono con Roma direttamente: i Castelli e Tivoli, la litoranea sino ad Anzio e Nettuno;

b) che hanno rapporti urbanistici-economici (?) con Roma: i comuni compresi nell'elenco ministeriale, integrati sino a Civitavecchia, a Valmontone-Colleferro lungo la Casilina, includendo tutta la pianura pontina sino al Circeo;

c) con riflessi indiretti appartenenti alla regione o a regioni contigue.

Le zone *a* e *b* secondo il Comitato di Studio definiscono i limiti del Piano intercomunale, le zone *c* appartengono alla pianificazione del Lazio e alla pianificazione nazionale.

Nell'assumere a base del Piano intercomunale la dimensione « demografica » sono stati individuati i quattro canali delle provenienze immigratorie e su queste direttrici si creano i centri di attrazione capaci di infrenare o di arrestare il flusso: le zone industriali pontine a Latina, a Cisterna, ad Aprilia, a Pomezia, lungo la Casilina a Colleferro, lungo la Tiburtina, lungo la Salaria a Monterotondo, lungo l'Aurelia a Civitavecchia e a S. Severa potranno forse corrispondere a tale assunto, ma non vi è alcuna indicazione che stabilisca l'economicità di una scelta, la natura ed il tipo degli impianti, la possibilità o meno di assicurarsi le materie prime e le fonti di energia, la possibilità di definire le zone poli industriali e la seguente introduzione alla proliferazione terziaria, non vi sono minimi o massimi o standards, non vi sono alternative a possibili aspetti ubicazionali. Si afferma tra le finalità del Piano la massimizzazione delle produzioni, dei rendimenti, dei redditi, dimenticando che è scopo fondamentale della politica economica ridistribuirli e soprattutto stabilizzarli: cose queste rese impossibili dall'incompleta impostazione economica globale e settoriale e dalle mancanze di elementare accostamento ai problemi industriali ed alle esperienze inglesi, olandesi, franco-tedesche.

In mancanza di tutto ciò dobbiamo accogliere soltanto la definizione letteraria di canali direzionali o di centri frenanti, che viene dato — si deve « salvare » Roma — alle zone in cui si dovrebbero arrestare i 100.000 immigrati.

Per quanto sommarie ed introduttive fossero le indagini svolte, un'indicazione precisa era stata formulata per le attività primarie: il settore nord compreso tra l'Aurelia e la Cassia appariva deficitario per produzioni, tipi colturali e redditi rispetto agli altri comprensori esaminati. Il settore è completamente ignorato, non esistono — è detto in relazione — elementi particolari atti a suggerire speciali interventi di una qualche importanza se non riguardo ad una migliore funzionalità delle comunicazioni trasversali e longitudinali. A questo punto sorgono notevoli perplessità di giudizio: la corrispondenza Civitavecchia-Latina era già stata intuita ed affermata chiaramente nel '29 dal gruppo degli urbanisti romani e la ricorrenza del tema ha sottolineato ogni Piano di Roma, accentuando o negando alla prima zona i legami con l'area ternana; la valle del Sacco, la zona Valmontone-Colleferro corrispondono all'attestamento verso Roma del comprensorio di Frosinone e del Liri: sostanzialmente sono dati di fatto, come i precedenti.

Sorge il legittimo dubbio che tutte le aree depresse verso le quali « deve » indirizzarsi un'equilibrata programmazione siano state ignorate: non appaiono riferimenti all'alta valle dell'Aniene-Monti Ernici con Subiaco-Fiuggi-Alatri; le connessioni con la depressione cronica del Reatino sono esclusivamente meccanicistiche nel tema delle sole comunicazioni, il filtro del settore nord con l'eccedente viterbese non sollecita che la funzionalità delle comunicazioni. Sostanzialmente, intuitivamente si dilatano i limiti del comprensorio romano verso mezzogiorno, ma la dilatazione non vogliamo affermare che sia politica, è quanto meno contraria alle indicazioni di massima economiche.

La riprova dell'ignorare queste connessioni è nell'iniziativa presa per lo studio autonomo di un comprensorio settentrionale, denominato della Tuscia.

Sfumate le premesse economiche, imprecisate ed ingiustificate le ubicazioni dei poli industriali, squilibrato l'intervento territoriale possiamo soltanto nello schema del Piano intercomunale intravedere la mancata e necessaria confluenza di una rigorosa impostazione — che era stata peraltro messa in luce dal Decreto Ministeriale — con l'apporto dilettantistico di fondamentali errori, o schemi di errore.

Roma verrà, o dovrebbe, è nei voti, essere alleggerita si diceva fluidamente: non corrisponde all'affermazione la terza cintura prevista dallo schema che raccoglie lo sgranamento delle attrezzature, delle zone industriali, delle zone residenziali da Anzio a Valmontone, alla Salaria, alla Cassia e conclusa dal congiungimento meridionale diretto Aurelia-Appia. Si desidera salvare oggi Roma per porre la premessa della sua futura condanna.

Alternanze romane. Nell'ambito del comprensorio si suppone, sulla sola base del tasso composto di incremento, che i 400.000 abitanti dei Comuni minori si raddoppino e che Roma abbia nel seguente quindicennio un ulteriore aumento di 900.000 unità, con una popolazione complessiva di 3,5 milioni di abitanti intercomunali; si suppone nelle previsioni che la distribuzione geografica di essi contempli l'assorbimento di 600.000 unità con le previsioni del P.R.G. della Giunta, e che il rimanente saldo « dovrà essere ubicato nel territorio del Piano, ivi compreso il Comune di Roma al di fuori delle zone anzidette ». Qui non è piú un'alternanza, ma una reversione.

E sotto questo aspetto, alla presentazione degli studi che costituiscono « un apporto decisivo non soltanto allo specifico problema, ma alla metodologia in genere della pianificazione territoriale » è oltremodo doveroso opporsi nettamente e riconoscere che i lineamenti dello schema del Piano Intercomunale nell'interpretazione e nella prospettiva sono errati.

L'Ufficio Speciale per il Nuovo Piano Regolatore

Della iniziale attività dell'Ufficio Speciale è già stato dato un resoconto, accompagnato dalla elencazione delle indagini svolte nel periodo 1953-1959 (Urbanistica n. 28-29); sarà opportuno tuttavia richiamarsi alla delibera del Consiglio Comunale del 1953 che in relazione allo studio del nuovo P.R.G. ritiene utile « per assicurare il coordinamento del lavoro costituire un Ufficio particolarmente attrezzato nel quale confluiscano le segnalazioni, le proposte, le iniziative, le idee e le esperienze che potranno, dopo opportuno esame, essere utilizzate; un Ufficio Speciale che accentri e sviluppi l'attività degli organi ed il lavoro degli esperti e che provveda a tutto quanto attiene allo studio e alla compilazione del nuovo Piano Regolatore », alle dipendenze del Sindaco con a capo l'Assessore all'Urbanistica.

I compiti è detto esplicitamente sono ampi, critici e propulsivi non solo verso il lavoro interno ma anche in rapporto alle consulenze esterne degli esperti; l'inserimento nell'organismo della 15ª Ripartizione Comunale e la dipendenza amministrativa hanno limitato sin dall'inizio il funzionamento che doveva essere snello, sovrapponendo ad esso invece tutta la procedura burocratica contemplata dal Testo Unico della Legge Comunale e Provinciale.

L'atrofia dell'Ufficio Speciale si sintetizza in 5 punti:

1 È mancata la visione globale, critica, sintetica dei problemi riflessa in un'organizzazione interna con chiare funzioni dall'impostazione delle ricerche in rapporto alle finalità che erano state precisate nell'ordine del giorno capitolino del 20 maggio 1954, al coordinamento delle consulenze esterne ai fini di delineare una problematica generale e non per settore o parti di settore. Manca dopo dieci anni uno studio completo sulle prospettive economiche comprensoriali e regionale, aggiornato sui metodi matriciali e della programmazione lineare e la mancanza d'esso ha provocato gli arzigogoli del Piano intercomunale del 1959.

2 Pur correlati ed indipendenti lo studio e la compilazione del P.R.G. presupponevano due diverse strutture interne dell'Ufficio, mai chiarite, programmate ed attuate; la compilazione su richiesta delle Commissioni o di singoli commissari ha prevalso sulla preparazione distaccata, che non si doveva intaccare nello svolgimento rigoroso della ricerca, avendo chiare le finalità non di delineare soluzioni, ma di preparare quanto era indispensabile alle soluzioni. Le cosidette indagini sono esercitazioni amorfe e cartografiche se considerate come visualizzazioni anagrafiche o statistiche, non confortate dall'accentuazione dell'interpretazione, relativa a tutti i settori.

3 Il compito essenziale di incentivare le ricerche, di essere elemento propulsivo l'Ufficio non l'ha mai avuto. Quando per ragioni e tempi differenti sono stati richiesti elementi nozionali alla scala comprensoriale o regionale, si è dato l'avvio, ma non si è mai raggiunto un risultato conclusivo. Questioni anche di competenze — la Provincia, il Provveditorato alle OO.PP. che aveva promosso il piano territoriale del Lazio (com'è, dov'è, che ne è?), gli Enti, ognuno custode di determinate sfere d'azione — che rendono tuttora deboli le proposte di efficace coordinamento. È parimenti doveroso riconoscere che alcuni tentativi dall'interno dell'Ufficio sono partiti su un programma ampio, già nei primi anni di attività e ripreso successivamente, che è stato però rivisto, corretto e sfumato affinché le indagini non rivelassero aspetti economici-sociali che non si volevano far affiorare.

All'equivoca impostazione di responsabilità amministrativa si sono cosí sovrapposte componenti di vita marginale politica, bloccando l'attività dell'Ufficio su particolari direttrici.

4 A dieci anni dalla sua istituzione è doveroso e civico chiedere il rendiconto dell'Ufficio Speciale non nella sua assistenza amanuense alle fasi di compilazione che gli è riconosciuta ma nello studio che era il primo compito da assolvere. E non sarà improprio ed inopportuno richiedere quanto sia costato questo Ufficio all'Amministrazione ed alla cittadinanza. È — in toto — una questione di decine di miliardi e sarebbe anche doveroso averne un rendiconto amministrativo. Ed in relazione ad esso ed in mancanza di un piano di investimenti per le ricerche programmato sin dall'inizio la continuità dell'Ufficio è dipesa esclusivamente dal capitolo del bilancio annuale comunale, con obbiettivi parziali o volutamente resi parziali.

5 La preparazione urbanistica del personale si è « formata » durante il lungo cammino dei dieci anni trascorsi e ad eccezione di due-tre ingegneri ed architetti che hanno mantenuto un responsabile atteggiamento abbiano assistito al costituirsi di un corpo di dipendenti, diciamo composito ed impreparato, non certamente selezionato per specifica preparazione anteriore, aggiornato non su indirizzi transitori ma continui, come è continua la scelta tra l'applicazione impegnata urbanistica e l'esercitazione riecheggiata.

Al di là però degli aspetti contingenti che hanno portato all'atrofia dell'Ufficio Speciale, — e chi ha esperienza di Amministrazioni Comunali, di pianificazione territoriale ed urbana, di Uffici e di competenze sa che sono gli stessi affanni che affliggono non solo Roma — vi è una fondamentale esigenza di modernizzare gli studi con la partecipazione ampia di esperti di alta preparazione, di Enti attrezzati alla ricerca scientifica, di collegare le iniziative e le Amministrazioni ai vari livelli, di avere sempre presente le esperienze estere per il confronto, per lo stimolo. Fino al secolo scorso la storia di Roma urbana coincideva con il comprensorio territoriale; oggi i termini sono europei e la misura del distacco è manifesta tra la continuità di Amsterdam e le alternanze romane.

La richiesta formulata dal Centro dei Tecnici socialisti di istituire un Istituto per lo Sviluppo della Città di Roma (13 maggio 1962) è stata ripresa da Italia Nostra, è introdotta nella relazione allegata al P.R.G. del 9 giugno 1962 per la costituzione di un Centro permanente per la pianificazione territoriale della regione laziale, Ente con la partecipazione della Provincia, dei Sindacati, delle Camere di Commercio e di un Comitato tecnico-scientifico. La proposta che fa parte integrante della relazione al P.R.G. adottato il 18 dicembre 1962 modifica il suggerimento originario del 9 giugno, ampio e senza equivoci, riducendolo ad un « Istituto per la pianificazione del territorio di Roma, integrabile successivamente al livello regionale », precisando i tre livelli operativi comprensoriale, urbano e di settore urbano verso i quali indirizzare gli studi.

Nella formulazione presentata sostanzialmente si affermano scopi e principi verso i quali — in quanto ampi — si possono ritenere confluenti i consensi generali favorevoli; attraverso la realizzazione dell'Istituto l'impegno dell'Amministrazione comunale nel promuovere la costituzione può significare — ora — l'inizio di inserimento in quel contesto europeo di esperienze urbanistiche sopraricordato, ma potrebbe forse precorrere un diverso orientamento piú generale in politica amministrativa affiancando un organo di studio-integrato nei settori dell'economia, della sociologia, dell'urbanistica, della giurisprudenza e della stessa tecnica dell'amministrazione — che possa realizzare gli indirizzi programmatici del consesso politico ed anche reversibilmente fornire ad esso le basi, le alternative per una rinnovata e moderna continuità amministrativa. Piú che la ricerca del dettaglio minuto che pare preoccupare l'estensore del programma di massima dell'Istituto (pag. 23) pare quindi intuibile un disegno promettente, se verranno salvati alcuni principî di fondo che l'esperienza decennale e gli attriti interni ed a lato dell'Ufficio Speciale consigliano di adottare.

È abbastanza chiaro che l'Istituto debba essere emanazione diretta del Consiglio, che le vecchie Ripartizioni debbano col tem-

COMUNE DI ROMA

UFFICIO SPECIALE NUOVO PIANO REGOLATORE

SCHEMA DEL PROGETTO DI PIANO REGOLATORE GENERALE

9 GIUGNO 1962

ZONIZZAZIONE

- Zona A conservazione e risanamento
- Zona B_1 trasformazione edilizia con conservazione delle superfici utili entro l'attuale posizione e sagoma d'ingombro del fabbricato
- Zona B_2 trasformazione edilizia con conservazione dei volumi esistenti
- Zona C ridimensionamento viario ed edilizio
- Zona D completamento - aree non edificate o edificate parzialmente, costruibili secondo i piani particolareggiati 1931
- Zona E_1 espansione con piani comprensoriali unitari
- Zona E_2 espansione con piani particolareggiati o convenzionati
- Zona E_3 espansione con tipologia edilizia vincolata
- Zona E_4 espansione con edilizia popolare od economica
- Zona F_1 ristrutturazione urbanistica - aree parzialmente edificate
- Zona F_2 ristrutturazione urbanistica - aree libere
- Zona G_1 parco privato vincolato
- Zona G_2 parco privato
- Zona G_3 verde privato
- Zona G_4 case unifamiliari con giardino
- Zona G_5 verde privato organizzato
- Zona G_6 verde privato vincolato
- Zona H_1 agro romano
- Zona H_2 agro romano vincolato
- Zona I_1 centri direzionali
- Zona I_2 edilizia con caratteristiche speciali
- Zona L_1 attività industriali grandi e medie
- Zona L_2 piccole industrie ed artigianato
- Zona M_1 servizi generali pubblici
- Zona M_2 servizi generali privati
- Zona M_3 servizi di quartiere
- Zona N_1 parchi pubblici
- Zona N_2 verde pubblico organizzato

VINCOLI DI RISPETTO

- Vincolo di inabitabilità
- Vincolo di rispetto della viabilità principale e vincolo assoluto di inedificabilità
- Vincolo parziale di inedificabilità
- Vincolo archeologico e paesistico

VIABILITÀ

- Autostrade con piste laterali
- Arterie a carattere autostradale
- Arterie cittadine di rapido transito
- Arterie cittadine primarie
- Strade locali o di quartiere
- Ferrovie di progetto
- Limite dei comprensori
- Limite delle zone per l'edilizia popolare od economica
- Limite del territorio comunale

ATTREZZATURE DI SERVIZIO

- Scolastiche
- Sanitarie
- Sportive
- Annonarie
- Trasporti
- Aeroportuali
- Centri di servizio per l'agro

po essere aggiornate nella nuova dimensione di un dialogo sinora — non solo a Roma — contenuto e macerato sui binari di una burocrazia avviata a consunzione.
Ma è anche altrettanto evidente che se dovessero inserirsi nel programma che si delinea chiaro tutte quelle componenti stantie che già hanno atrofizzato l'Ufficio Speciale o se la mediocrità che rischia di provincializzare Roma fosse costretta a sillabare le attese dell'Amministrazione, assisteremo probabilmente nei prossimi anni alla erosione completa del P.R.G. di giugno 1962.

3 *Le due edizioni del P.R.G.: 9 giugno 1962-18 dicembre 1962*

Il Piano Regolatore della Giunta adottato il 24 giugno 1959 era inoltrato al Ministero dei LL.PP. il 27 gennaio 1960; lo schema del Piano intercomunale del quale la deliberazione del 12 ottobre 1961 ha preso atto perveniva — non si sa bene con quale crisma di ufficialità — al Ministero dei LL.PP., in tempo per fornire le necessarie integrazioni all'esame ed alla stesura del voto del Consiglio Superiore emesso poco tempo dopo, il 23 novembre 1961.
Su questo voto si è accesa una polemica formale per i termini contraddittori dei considerando essenzialmente negativi al Piano pervenuto ed il parere conclusivo favorevole, che si è prestato alle interpretazioni sovente distorte di piú parti, dimenticando in sostanza che le osservazioni mosse avevano posto in crisi sia l'operato della Giunta sia lo strumento esecutivo rappresentato dall'Ufficio Speciale. Infatti, dice il voto, è mancata l'indicazione degli elementi pregiudiziali su cui fondare una precisa puntualizzazione del tema di base; sono mancati i criteri metodologici, non sorretti da rigorose ed accurate analisi, per quanto riguarda specialmente l'orientamento nella scelta delle nuove zone d'espansione; è rilevato l'insufficiente dimensionamento del piano, in relazione alle possibilità offerte dal piú vasto territorio di influenza della città, con seguente mancanza di qualificazione e di caratterizzazione. L'Ufficio Speciale si salverà dalla condanna sancita del Ministero LL.PP., ma non si salva il Piano del '59 che deve essere integralmente rielaborato. Le premesse del successivo Comitato dei cinque nascono da quel voto che in definitiva — per chi sa lealmente leggerlo — respinge forse l'ultimo tentativo di chiusura della capitale.
Per minori e meno sostanziali « considerando » è ben noto agli urbanisti quale sorte sia toccata ai P.R.G. delle nostre città, anche nel caso, non infrequente, che essi tentassero di riportare le previsioni ed i programmi incisi dalle fasi delle osservazioni, controdeduzioni ed adozioni comunali a quelli originari. A distanza di tempo e con gli animi piú sereni resta nel voto la sostanziale condanna del Piano '59. E questo è quello che conta.
Il 28 marzo 1962 è nominata, in gestione commissariale, la Commissione di cinque esperti nelle persone degli urbanisti Piccinato e Valori, degli architetti Fiorentino, Passarelli e Lugli, questo ultimo per assicurare la continuità al Piano Intercomunale Moretti, e che in 72 giorni predisposero i nuovi elaborati essenzialmente informati a:

1 correggere il Piano '59 in base ai suggerimenti espressi dal voto ministeriale,

2 porre le premesse per assicurare i collegamenti con le previsioni e le successive precisazioni dal Piano intercomunale,

3 elaborare un piano informativo, di vincoli come era stato definito per la brevità del tempo concesso in quanto potevano scattare le norme di salvaguardia triennale decorrenti dal Giugno '59, che presentato ed adottato avrebbe poi concesso, dopo successivi approfondimenti, di redigere il piano definitivo,

4 assicurare un'efficiente formulazione delle norme tecniche di attuazione per correggere l'indiscriminata destinazione d'uso prevista nel Piano della Giunta,

5 studiare gli strumenti tecnici ed operativi per la continuità di una politica urbanistica costitutiva delle alternanze che si erano registrate precedentemente.

In realtà il Piano dei vincoli fu ampiamente superato e l'elaborato presentato costituisce un effettivo Piano Regolatore Generale, e come tale deve essere considerato.
Allo schema del Piano intercomunale si riportano sia il voto ministeriale sia la relazione dei cinque; il primo con una certa cautela riconoscendo la validità principalmente delle risultanze di carattere demografico, la seconda con una accettazione formale di cui si ravvisano limitati sostanziali accoglimenti.
Non vi è accenno infatti nel ridimensionamento della rete viaria al mantenimento del terzo anello dalla Cassia ad Anzio; la congiungente Aurelia-Pontina è spezzata per riportarsi al nucleo urbano di Roma; la pedemontana dei Colli Albani con i nuovi insediamenti è ripresa dallo schema del Cet, che il Piano intercomunale aveva confermato; non è considerato il polo industriale della Salaria, di quello ubicato a sud-ovest di Tivoli nel Piano intercomunale pare limitativa la conferma della zona tiburtina; restano evidentemente aperte le indicazioni di Colleferro-Valmontone e della pianura pontina.
Per il decentramento del nucleo storico, confermato nella sua intangibilità — per il quale si deve annotare l'episodicità degli studi avviati — sono previsti i cinque centri direzionali della Cristoforo Colombo, i due di Centocelle, di Pietralata con la conferma dell'Eur, tutti direttamente od indirettamente appoggiati all'asse attrezzato Nord-Sud. Che essi possano contribuire a restituire al nucleo storico le sue particolari funzioni della vita culturale è innegabile: sarà compito successivo in rapporto alle aree interessate di determinare il peso « economico » riferito alla città ed al comprensorio assai piú che insistere su formali aspetti figurativi.
Per la distribuzione degli insediamenti residenziali si è valutata una futura popolazione inurbata di 4.000.000 di abitanti, in zone ripartite nei settori nord, sud, est; in questo ultimo la concentrazione è notevole ed assorbe il 65% del programma, scostandosi sensibilmente dal piano redatto nel 1957.
Dovremo anche dire che su questa distribuzione si sono rivolti appunti e critiche, riprendendo in parte l'annosa discussione delle percentuali e dei quadranti di suddivisione che ritorna ad ogni edizione del P.R.G. di Roma. Sostanzialmente vi è una lacuna di fondo e consiste nel non aver mai posto il problema in termini integrali ed aver eluso — oltre le considerazioni storiche, ambientali, paesistiche — l'economicità del comprensorio urbano in rapporto alle alternative e scelte fondamentali del programma futuro. Le aree attrezzate ed urbanizzate non hanno il valore finale derivante soltanto dalla dotazione dei servizi elementari, ma debbono comprendere le quote parte delle attrezzature primarie entro un certo raggio — una scuola, un asilo, un centro sociale estinguono la loro influenza in determinati comprensori urbani entro i quali si devono estinguere anche i costi relativi — debbono riferirsi alle quote di investimento corrispondenti, tenuti presente gli investimenti globali delle attività primarie, secondarie e terziarie e le alternative di ubicazione dei poli o centri economici.
L'operazione è evidentemente complessa, non però affidata ad un Istituto per la ricerca urbanistica; è laboriosa ma non vediamo via d'uscita alle ipotesi, alle intuizioni, al sovrapporsi dei pareri personali, tutti poi mediati da compromessi, adozioni, approvazioni. Alla scala di Roma non vi è altra scelta, a meno di sanzionare definitivamente la concentrazione Eur-Lido.
A chiarimento anticipiamo un'osservazione sull'edizione adottata del dicembre '62: nella zona a Sud ai lati della via Pontina si è introdotta nell'ambito del solo Comune di Roma — ma il taglio delle aree presuppone l'estensione verso il Comune di Po-

mezia — una zona industriale di 2500 ha. circa, che nella storia delle edizioni del P.R.G. dal 1929 ad oggi rappresenta un'innovazione. Tale destinazione non sancisce solo l'espansione al mare o compromette — operando un capovolgimento — il Piano ma verrà ad intaccare i presupposti della equa distribuzione tra residenze — attrezzature — centri di lavoro che era nelle intenzioni dei progettisti e la cui valutazione, qualitativa e quantitativa nei riflessi di perturbamento della struttura generale può solo essere operata attraverso il controllo sopradescritto.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP. allorché di questi 2500 ha. dovrà dirimere la questione, tra le due edizioni troverà soltanto la giustificazione amministrativa di un comprensorio soggetto alle provvidenze della Cassa per il Mezzogiorno, senza alcun conforto di ubicazionalità rispetto alle altre aree industriali e rispetto ai due Piani Regolatori.

Al raccordo anulare ANAS si attestano le nuove destinazioni per i servizi e le attrezzature: il mattatoio a nord in sostituzione dell'area alla Prenestina sul quale era stato bandito il concorso-appalto, le stazioni delle autolinee, la città universitaria in prossimità dell'arrivo sud della Autostrada del Sole, il mercato ortofrutticolo sulla Pedemontana, l'area per la Fiera di Roma a Sud; in altri termini il raccordo perde la funzione esclusiva di nastro meccanizzato avulso dalla città, ma ad essa si riconduce con servizi primari.

Infine una chiara ripartizione e penetrazione di zone a parco pubblico e privato, a giardini, o semplicemente di zone rurali scandisce il tessuto urbano lungo le valli superiore ed inferiore del Tevere, dell'Aniene e lungo l'Appia antica: questi ultimi due sistemi sono a destinazione pubblica e dovrebbero costituire il minimo indispensabile per una città programmata attorno ai quattro milioni di abitanti.

Nelle norme di attuazione allegate al Piano sono significativi:

— l'introduzione della destinazione d'uso secondo la proposta nuova legislazione urbanistica con la partecipazione in quota parte delle proprietà non su sfruttamento particolare ma riferito a determinati comprensori omogenei,

— la realizzazione dello sviluppo armonico, correlato ai tempi di attuazione, dei comprensori residenziali-direzionali con soluzioni unitarie, approfondibili dagli iniziali schemi plani-volumetrici per gradi successivi sino alla stesura dei Piani particolareggiati di esecuzione,

— l'allontanamento dal nucleo storico delle attività — che ne hanno provocato il congestionamento e la creazione della Commissione Consultiva per i vecchi rioni per l'esatta impostazione degli studi e degli interventi di risanamento,

— l'introduzione degli indici di utilizzazione comprensoriale e fondiaria, sulla valutazione base di 80 mc/abitante.

L'impegno di questo Piano Regolatore Generale di Roma, promosso con semplici funzioni di vincoli dovrebbe essere totale: dell'Amministrazione Comunale che ha subito le alternanze e le intemperanze politiche di parte, pendolarmente propensa alle concessioni, e nella quale l'orientamento di centro-sinistra doveva ancora sostanziarsi in una scelta, in una volontà di politica urbanistica; di nuovi organi ove la ricerca non si atrofizzi o si stemperi in difese d'ufficio ma sia mantenuta viva dalle finalità della programmazione; del Comitato di Consulenza affinché lo sforzo dei 72 giorni non risulti compromesso nella fase cruciale delle controdeduzioni alle osservazioni; degli Enti e delle categorie per il rispetto e la divulgazione di una coscienza urbanistica o civile.

L'adozione del P.R.G. di giugno da parte del nuovo Consiglio Comunale avveniva il 18 dicembre 1962, dopo aver superato le fasi acute del rifiuto alla firma del Commissario Prefettizio, del tempestivo Decreto Legge del Ministro Sullo del 19 giugno con la sospensiva al rilascio delle licenze edilizie, la pubblicazione del Piano nei termini perentori di 15 giorni e con la successiva adozione entro i seguenti sei mesi; dopo aver superato l'esame di una apposita Commissione Consiliare, la revisione dell'Ufficio Speciale ed i pareri infine di Enti ed Istituti di cultura.

Formalmente il P.R.G. del 18 dicembre 1962 è assimilato al P.R.G. 9 giugno 1962; sostanzialmente è stato variato nelle seguenti direzioni con:

1 la ripresa della « costante » di sottofondo dell'accerchiamento indifferenziato. In ossequio alle richiamate osservazioni contenute nel voto del Consiglio Superiore LL.PP. sull'agro romano, nell'opportunità e reale necessità di nucleare insediamenti organizzati di tipo misto, sono riproposte le lottizzazioni con lotti minimi di 5000 mq. Con tale destinazione, in una indifferenziata corona attorno alle espansioni del Piano di giugno, si investono le aree ai lati della nuova penetrazione della Cassia, alla Bufalotta, attorno al mattatoio (!); a saldatura dei nuclei già previsti di Lunghezza e Tenuta di Tor Angela; a saturazione (a mezzogiorno della già consistente zona Eur) delle aree tra Spinaceto, Sughereto, Tenuta di Valleranello, Tor di Cenci, Casal Giudeo; lungo tutto l'arco occidentale dell'anello ANAS da Magliana alla Storta.

L'occasionalità di queste inserzioni risulta anche dal non esservi in corso definizioni di rapporti, di convenzioni e parrebbero soltanto corrispondere a richieste affollatesi nei sei mesi antecedenti all'adozione del Piano.

2 la rigorosa ripresa del tema Eur, non tanto per la prosecuzione della costante polemica che appartiene ormai alla storia urbanistica di Roma, quanto per l'indirizzo generale e gli squilibri che il pieno sviluppo meridionale provocherà nel disegno della programmazione di giugno.

Già si è annotato che la distribuzione ed il reperimento delle aree in settori o quadranti possono e non possono avere significato concettuale se interpretati solo sulla base di opinioni o pareri ma non da rigorosa specifica ricerca, che è mancata a confortare le scelte del Comitato dei cinque e che comunque deve essere svolta prima a controllo di quelle scelte, dopo per proporre rettifiche e solo infine — se giustificati — cosí radicali dirottamenti. La presenza dei 2500 ettari di zona industriale di proprietà Comunale in concomitanza con l'innalzamento del limite amministrativo e di competenza della Cassa per il Mezzogiorno apre indubbiamente una possibilità, come analogamente accade per l'inclusione tra le zone di comprensorio industriale di tutta la pianura pontina operata dalla stessa Cassa (salvo valutarne gli effetti su una consolidata economia primaria), ma non vi è una sola probante valutazione complessiva a dieci anni di elaborazioni e di studi che abbia saputo esaminare e programmare gli interventi economici.

Cosí come non si giustificano le riduzioni o gli ampliamenti alterni o le soppressioni nelle destinazioni delle aree industriali del settore est.

Unitamente a queste due « costanti » che ritornano ancora una volta a profilarsi e a condizionare Roma urbana, vi è la costante assenza unitaria delle ricerche, della conoscenza e delle proiezioni dei fatti economici che hanno lasciato ampio campo alle visioni personalizzate o di parte o anche in buona fede ma prive di sostegno scientifico. Il dilettantismo urbanistico, la faciloneria e l'improvvisazione segnano pure i dieci anni del Piano di Roma ed è meritorio riconoscere che a qualche attesa dell'Amministrazione Comunale anche non è stato corrisposto; se è stato denunciato volta a volta il malcostume di indirizzo politico, di sottogoverno, di imperizia e di attardamento amministrativo, di conclamato fallimento di Organi ed a tutte queste cose l'uomo morale si oppone, si deve anche iniziare ad operare una distinzione tra i cultori di urbanistica improvvisati, neo laureati, segnalati o imposti e ad essi opporsi.

COMUNE DI ROMA

UFFICIO SPECIALE NUOVO PIANO REGOLATORE

SCHEMA DEL PIANO REGOLATORE GENERALE ADOTTATO DAL CONSIGLIO COMUNALE IN DATA 18 DICEMBRE 1962

ZONIZZAZIONE

- Zona **A** conservazione, restauro e risanamento
- Zona B_1 conservazione dei volumi, delle superfici e delle sagome esistenti
- Zona B_2 conservazione dei volumi e delle superfici esistenti
- Zona **C** ridimensionamento viario ed edilizio
- Zona **D** completamento secondo i piani particolareggiati del P R 1931, con tipi edilizi modificati
- Zona E_1 espansione con piani comprensoriali unitari
- Zona E_2 espansione con piani particolareggiati o convenzionati
- Zona E_3 espansione con tipologia edilizia vincolata
- Zona E_4 espansione con edilizia popolare od economica
- Zona F_1 ristrutturazione urbanistica - aree parzialmente edificate
- Zona F_2 ristrutturazione urbanistica - aree di completamento
- Zona G_1 parco privato vincolato
- Zona G_2 parco privato
- Zona G_3 verde privato
- Zona G_4 case unifamiliari con giardino
- Zona G_5 verde privato organizzato
- Zona H_1 agro romano
- Zona H_2 agro romano vincolato
- Zona I_1 centri direzionali
- Zona I_2 edilizia con caratteristiche speciali
- Zona I_3 edilizia con volumetrie speciali
- Zona L_1 attività industriali grandi e medie
- Zona L_2 piccole industrie ed artigianato
- Zona L_3 aree per industrie di qualsiasi tipo ed attrezzature di servizi generali inerenti
- Zona M_1 attrezzature di servizi pubblici generali
- Zona M_2 attrezzature di servizi privati
- Zona M_3 attrezzature di servizi pubblici di quartiere
- Zona M_4 area per il complesso della nuova città universitaria
- Zona **N** parchi pubblici e impianti sportivi

VINCOLI DI RISPETTO

- [illegible]
- Vincolo di rispetto della viabilità principale e vincolo assoluto di inedificabilità
- Vincolo parziale di inedificabilità
- Vincolo archeologico e paesistico

VIABILITÀ

- Autostrade con piste laterali
- Arterie a carattere autostradale
- Arterie cittadine di rapido transito
- Arterie cittadine primarie
- Strade [illegible] di quartiere
- Ferrovie

- Limite dei comprensori
- Limite delle zone per l'edilizia popolare od economica
- Limite delle zone convenzionate
- Limite delle zone in corso di convenzione
- Limite del territorio comunale

3 Le concessioni all'interesse particolare e non a quello generale hanno sminuito la fondamentale chiarezza del Piano di giugno, episodiando l'urbanizzazione, i criteri e la validità, ancora prima dell'esame delle osservazioni presentate. Le eventuali ulteriori concessioni potranno far slittare questo Piano verso l'edizione, peggiorata, della Giunta del 1958-59 se non vi sarà il deciso intervento del Comitato dei Cinque e del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Per illustrare questo terzo punto fondamentale è necessario ricorrere al confronto delle due edizioni di giugno e di dicembre, delle relazioni ed atti allegati e nella successione delle dizioni, prescrizioni od illustrazioni esaminare quanto in definitiva corrisponda al concetto della « destinazione d'uso » introdotto nei criteri generali d'impostazione del Piano originario.

Ad accelerare il processo di trasferimento delle attività direzionali tra altri provvedimenti, si invoca nell'edizione del 9 giugno 1962:

a) il freno imposto all'attività edilizia nella zona B, per la maggior parte semicentrale, che permetterà d'altra parte di reperire attraverso i PPE quelle aree per servizi e per parcheggi, dei quali oggi si nota la carenza;

sintetizzata nell'edizione del 18 dicembre 1962:

b) la nuova disciplina imposta all'attività edilizia nella zona B, per la maggior parte semicentrale.

Infatti: « le aree non edificate della zona B erano state nel progetto del giugno 1962 genericamente vincolate per la creazione di impianti e servizi di carattere pubblico da determinare in sede di P.P.E. In seguito ad accurate indagini ed approfondimenti operati dall'Ufficio Speciale in sede di rielaborazione del progetto, si sono potuti inserire nel nuovo progetto di P.R.G. i vincoli specifici concernenti le attrezzature di servizi generali e locali, come piú ampiamente si dirà nel capitolo " servizi " della presente relazione. Di conseguenza sono state restituite all'edilizia privata tutte le aree della zona B non soggette a tale vincolo ».

È lodevole nelle precisazioni e nel dettaglio dei tempi di attuazione fissare i criteri per gli sviluppi delle zone edilizie E ed F, e ad evitare rapide saturazioni suggerire che « l'Amministrazione dovrebbe redigere un programma quantitativo delle esigenze di vani in funzione dell'andamento delle immigrazioni, degli incrementi naturali della popolazione, e del mercato edilizio ». Perfetto, se questi fenomeni fossero correlati con le finalità del Piano intercomunale e della loro programmazione in politica « ubicazionale » di investimenti produttivi che invece mancanti rischiano di lasciare il campo libero agli andamenti naturali. Preoccupazione che è stata avvertita – essendo le zone E riservate a tutte le espansioni, convenzionate e non, – allorché si è incominciato a pensare al programma decennale per le aree destinate all'edilizia economica in attuazione della Legge 18 aprile 1962, n. 167, la cui applicazione non limitandosi alle aree marginali potrebbe interessare comprensori vitali in compartecipazione con l'iniziativa privata. Ma, vedi caso, per la zona E e per le aree già destinate in precedenti piani particolareggiati, le quote (aree dei proprietari) saranno proporzionate al valore oggettivo del terreno e a quello della destinazione. La quale disposizione è contraria alla legge se ci si avvarrà della 167 (art. 12) ove « il prezzo venale è riferito a due anni precedenti alla deliberazione comunale di adozione del piano, senza tener conto degli incrementi di valore dipendenti, direttamente od indipendentemente dalla formazione ed attuazione del piano ». Non risulta parimenti adeguata alla Legge 5 marzo 1963, n. 246 (uscita posteriormente) nella quale l'incremento di valore delle aree fabbricabili è valutato per differenza (art. 2) tra il valore di mercato alla data dell'utilizzazione ed un precedente valore di mercato, tenuto conto del reddito dominicale, valutato con la legge 20 ottobre 1954, n. 1044.

E dal momento che si professa la legittimità delle limitazioni di Piano (pag. 17) citando decisioni di Consiglio di Stato e sentenze della Cassazione, sino a riconoscere che le norme contenute nei piani sono norme oggettive di legge, ci sembra di intravedere tutt'altri orientamenti di quelli propensi al bene della collettività. Ed in tema di pubblico e di privato risulta quanto mai arbitraria la distinzione che si sostiene « stabilendo che le attrezzature corrispondenti alle esigenze fondamentali della popolazione saranno necessariamente pubbliche, altre, cioè culturali, sportive, ricreative, turistiche e coabitative, saranno prevalentemente private ».

Questi tre gruppi sostanziali di argomenti, con l'involuzione operata, limitano decisamente il contenuto dell'edizione di dicembre, pure aggravata dall'insistenza dell'episodico che ha annullato la chiarezza concettuale del Piano presentato, intaccato già in questa fase con eccesso di particolarismo particellare.

Può esser considerata valida la definizione operata dall'Ufficio sui servizi e sulle attrezzature di quartiere, con le limitazioni rilevate per le zone B, sostanzialmente tendente a porre le premesse dei futuri piani particolareggiati; ma certamente le successive operazioni dovranno precisare i termini economici delle attrezzature in genere riferite ai comprensori ed aree di pertinenze, a controllo e a differenza dei costi di urbanizzazione per le espansioni nei vari settori.

Incomprensibili le distorsioni ai centri direzionali: la coda aggiunta a quello della Cristoforo Colombo è soltanto in mancanza della sua definizione di « peso » rispetto agli altri — in funzione tecnicistica — di ricondursi all'asse attrezzato, funzione che era esclusa nell'edizione di giugno; delle due l'una: o è sbagliato il primo oppure la seconda tendenza e quello che si presenta è un compromesso.

Quello dell'aspetto tecnicistico potrebbe essere argomento sul quale non soffermarsi; ma dal momento che se ne fa ampia dissertazione nella composita relazione di dicembre — messa in piedi tagliando alcune affermazioni assai piú coerenti contenute in quella di giugno, sommando orientamenti opposti derivati da vari uffici dell'Ufficio — non si possono accogliere le ribadite formulazioni di principio che la rete primaria sia concepita come « una struttura legata si al tessuto urbanistico, ma come elemento condizionatore piuttosto che condizionato »; che in termini di cronachetta storicizzata si liquidi » il prevalente sviluppo della città ad oriente come dovuto al prevalente numero di strade foranee esistenti nel settore o che « gli antichi quartieri abbiano la prevalenza di aree costruite rispetto alle strade e piazze, la cui forma deriva direttamente dagli edifici che le limitano » (!); che in fine si individuino « nel tessuto urbano esistente le possibilità di inserire una maglia stradale « principale » adeguata alle moderne esigenze del traffico », nella « travolgente dinamica della vita moderna ».

Ed in merito al tessuto urbano esistente vi sono ampie riserve da muovere sul centro storico che si intende conservare e risanare (zona A). Per la cronaca liquidata la Sottocommissione della Grande Commissione che con l'edizione del P.R.G. del 1958 presentato dal Comitato di Elaborazione Tecnica aveva per il nucleo storico richiesto l'impostazione di Piani Particolareggiati di conservazione, risanamento e restauro e di comprensori a vincoli di « carattere architettonico-urbanistico »; liquidata la richiesta « pericolosa » perché condannava all'immobilismo piú assoluto (sic) il centro storico — gli effetti del mobilismo invece si sono visti (vedasi l'articolo di Insolera-Manieri Elia) — sono invece difese ampiamente le misure adottate con il Piano di Giunta del '59 ove — « specie all'esterno » — sono formalmente vietate le alterazioni alle caratteristiche di volume, forma e stile, pur riconoscendo che la divisione a zone adottata nella norma risultò insufficiente ad inquadrare la vastissima gamma

dei valori architettonici e le diversissime situazioni. Dopo il voto del Consiglio Superiore LL.PP. che è esplicito, il riesame del problema generale con i rappresentanti degli Enti esterni, Sovrintendenza ai Monumenti e Università degli Studi, porta finalmente ad una esatta metodologia da seguire. Merita riprenderla: « L'analisi, secondo lo schema di lavoro che venne concordemente stilato, doveva comprendere lo studio particolareggiato dei singoli isolati componenti le zone, nelle loro caratteristiche architettoniche, ambientali, strutturali ed igieniche, la determinazione dei loro lineamenti originari architettonici e strutturali, ai fini dell'eliminazione delle sovrastrutture e delle superfetazioni, lo studio della ricostituzione degli ambienti alterati da sventramenti o costruzioni non pertinenti, la individuazione del « volto » originario di ambienti caratteristici esterni (piazze, vie, portici, ecc.) e di ambienti interni (chiostri, giardini, cortili monumentali, ecc.).

Inoltre lo studio doveva essere esteso alla componente dinamica delle zone A, cioè alla popolazione che abita nelle zone stesse e che a loro dà volto.

Di tale popolazione è necessario infatti conoscere la distribuzione e densità (molti edifici delle zone centrali hanno mutato la loro destinazione originaria di edifici d'abitazione con nuove destinazioni: ufficio pubblico e privato, atelier, studio professionale e commerciale, ecc.); la composizione ed il tipo di popolazione (onde determinare l'aliquota di popolazione originaria esistente sui luoghi e quella la cui presenza è dovuta a fattori occasionali o che comunque non svolge la propria attività nell'ambito delle zone); le attività esistenti (onde determinare con la maggior esattezza possibile quali debbano essere incoraggiate e in determinati casi aiutate a rimanere nei luoghi e quali siano incompatibili ad essi) ».

Ma il risultato ancora una volta non corrispose alle attese e negli orientamenti e nelle preliminari risultanze nuovamente si registra l'involuzione nel riaffermare concetti a zone o ad intorni ove invece la caratterizzazione architettonica od ambientale non è mediabile, assimilabile ad isolati o parti particellari piú o meno promiscue, né rappresentabile alla scala 1:5000, se si intende intervenire in modo organico ed uniforme.

È encomiabile che le sollecitazioni esterne e le iniziative di Enti e di altre piú illuminate Amministrazioni abbiano sospinto faticosamente anche Roma ad essere sensibile al problema, ma questa non è la strada. In una corretta politica urbanistica il centro storico appartiene ai programmi a lunga scadenza, e come tale va affrontato con tempi e mezzi adeguati, con persone preparate senza alcuna fretta e timori di immobilismo. Con la mobilità e con l'approssimazione delle medie si percorre reiteratamente soltanto la strada delle squalificate esercitazioni dilettantistiche, nocive a sé e agli altri.

Le norme di attuazione redatte sulla scorta delle precedenti osservazioni, nelle due edizioni di giugno e dicembre, riflettono le divergenze dei due P.R.G.: oltre al complesso relativo alle destinazioni d'uso e relative interpretazioni, si osservi il richiamo all'ossequio del voto ministeriale per gli insediamenti nel territorio rurale, previsti in relazione (pag. 38) con case unifamiliari a giardino su lotto di mq. 5000 e nelle norme (64) su lotto di mq. 1500; ancora si noti il capovolgimento nel computo delle zone di rispetto (art. 8-VII) che possono valutarsi nel rapporto di coperture di aree finitime aventi altra destinazione (!); o la fluidità nell'impostazione dei centri direzionali, senza limiti, con gli sfruttamenti elevati del 50% e del 100% per le destinazioni ad uffici e ad edilizia residenziale rispetto a quelle formulate dal Comitato dei cinque; si noti l'elusione del parere della Sezione Urbanistica del Provveditorato alle OO.PP. per i piani planivolumetrici di lottizzazione predisposti in assenza dei P.P.E., o per questi la non richiesta volumetria nella zona B oggetto di « trasformazione edilizia con particolari limiti volumetrici » (dizione conservata nel solo titolo dell'art. 5 ma eliminata nella stesura dello stesso), cosí come in detti P.P.E. non vengono piú richiesti né gli spazi necessari per il verde né per i servizi. A che cosa debbono servire Piani Particolareggiati cosí concepiti?

Con la mancata partecipazione del Comitato dei cinque alle fasi interne di esame, a lato della Commissione Consiliare, tra giugno e dicembre è difficile comprendere esattamente quanto dell'urbanistico abbia influito sul politico o viceversa: è ancora una volta l'alternanza romana che orienta i due atteggiamenti prevalenti in occasione dell'esame delle osservazioni. Da un lato il professato atteggiamento dell'Amministrazione condiviso da molti membri esterni sul limitare al massimo le eventuali concessioni oltre quelle registrate nel Piano di dicembre; dall'altro lato una sollecitazione a ridimensionare le previsioni dell'edizione invernale per riportarla a quella originaria.

È augurabile che il minuzioso, faticoso ma indispensabile vaglio delle osservazioni avvenga con il conforto del Comitato dei cinque, che potrebbero tentare di riportarsi ai concetti di giugno. Abbiamo qualche dubbio sull'esito felice di questa operazione, poiché troppo ampie sono già state le concessioni e gli slittamenti per pensare ad una recessione positiva, che sostanzialmente toccherebbe rapporti di equilibrio politico amministrativo. Sarà in sede di Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici che si potranno riaffermare indirizzi e concetti di validità generale e particolare; è una speranza che si ripone come estremo tentativo e che sostanzialmente elude il maggiore problema che è di competenza dell'Amministrazione Comunale, come politica di piano perseguita ed attuata in una sua decisa volontà di autonomia. È abbastanza sconfortante pensare ai dieci anni perduti ma sono stati forse necessari per iniziare la diffusione di una coscienza urbanistica che debolmente ed in parte solo ora penetra per l'azione svolta da alcuni Consiglieri o sollecitata dalle richieste di gruppo.

Ma non possiamo dimenticare che all'edizione del P.R.G. di giugno si è pervenuti con richiami estremi dall'alto del Ministero e con posizioni che sono parse anche eccessivamente dure, necessarissime a rompere un indefinibile clima e l'intricatissimo sovrapporsi di patteggiamenti in cui il pubblico e il privato erano interpretati e modellati secondo l'occasionalità, l'interesse, i riflessi e le concessioni piú variabili, piú sfumate possibili.

Non siamo ingenui nel credere che l'insieme di queste manifestazioni appartenenti a tendenze, classi, gruppi si siano allentate, anzi dobbiamo considerarle scaltrite e presenti assai chiaramente nell'edizione del P.R.G. di dicembre; riteniamo solo che a sottolineare una prospettiva che in termini imprecisi è definita di centro-sinistra occorrano indispensabilmente le azioni di prospettiva, in un grado e in un modo di indipendenza di vita comunale e non di ossequio estremo ad un diktat ministeriale. Sarebbe grave errore ritenere che il tecnicismo delle interpretazioni possa sostituirsi alle prospettive che vanno invece affermate e postulate dall'attuale Amministrazione, con la creazione dell'Istituto per la pianificazione del territorio, con la impostazione dei programmi a lungo termine (piani intercomunali, di comprensorio, del Centro storico) ed a breve termine (P.R.G. - P.P.E. - Comparti, ecc.), con continuità, metodo, integrazione e correlazione politica, economica ed urbanistica. Continuità in una nuova tradizione da creare che è compito di tutti, da lasciare alle future amministrazioni: esattamente il contrario del fare e disfare o tanto per fare che ha sottolineato questi dieci anni.

È un impegno che si richiede all'Amministrazione che sottintende un chiarimento sulle fasi del periodo di giugno-dicembre; è anche una misura di confronto che si dovrebbe adottare con le esperienze estere con un inserimento ed un dialogo urbanistico, non esclusivamente romani.

Mario Coppa

Documenti allegati

Decreto del ministro Togni per la formazione del Piano Intercomunale

Divisione XXIII - n. 6215

Visto l'art. 12 della Legge Urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150;

vista la lettera in data 6 settembre 1958 con la quale il Comune di Roma ha chiesto che venga autorizzata la formazione di un piano intercomunale, che ne sia determinata l'estensione territoriale e che gli venga affidato l'incarico della redazione del piano stesso;

ritenuto che la dimensione della città di Roma, come entità non solo demografica ma anche sociale ed economica, supera sotto il profilo urbanistico l'ambito puro e semplice dei limiti del territorio comunale e si proietta direttamente sugli abitati circostanti;

che, inoltre, sussistono reciproche sfere d'interessi tra la Capitale ed i centri circostanti, per cui appare necessario disciplinarle in forma unitaria e coordinata;

che, infine il carattere stesso dei problemi tecnici, economici e sociali da affrontare comporta necessariamente una visione unitaria estesa ad un comprensorio abbastanza ampio;

considerato che tale estensione deve essere determinata in maniera che il comprensorio preso in esame soddisfi alle esigenze di una disciplina urbanistica omogenea ed opportunamente articolata;

che, peraltro, deve riconoscersi che i centri e i territori che circondano la Capitale non presentano omogeneità di carattere né pari importanza e qualità d'interessi, per cui l'estensione del comprensorio non può non essere definita che per settori, raggruppando cioè i Comuni in rapporto alle loro tipiche caratteristiche di relazione ed integrazione con la Capitale;

che, a tale scopo, i raggruppamenti di Comuni possono essere definiti come segue:
1) Pomezia, Anzio, Nettuno, Aprilia, i quali sono interessati dalla cosiddetta Via Mediana e caratterizzati dall'incremento delle attività agricole ed industriali;
2) Velletri, Lanuvio, Genzano, Ariccia, Albano, Nemi, Rocca di Papa, Castelgandolfo, Grottaferrata, Marino, Frascati, Monteporzio, Montecompatri, Rocca Priora, Colonna, formanti il comprensorio dei cosiddetti « Castelli », che hanno soprattutto in comune interessi turistici oltre la capacità e la idoneità ad accogliere residenze qualificate, anche in relazione alla loro vicinanza con la Capitale;
3) Zagarolo, Palestrina, Gallicano, San Gregorio di Sassola, Poli e Castel S. Pietro, rappresentanti una zona di particolare interesse per l'attraversamento della Autostrada del Sole e per il notevole incremento di industrie;
4) Tivoli, Guidonia-Monte Celio, Sant'Angelo Romano, Mentana e Monterotondo, che hanno territori ricchi di notevoli bellezze paesistiche ed archeologiche ed hanno in comune con la città di Roma iniziative ed interessi industriali;
5) Riano, Castelnuovo di Porto, Sacrofano, Campagnano, Formello, Trevignano Romano, Anguillara Sabazia, Bracciano e Cerveteri, i cui territori possiedono zone di particolare interesse agricolo nonché di futuro interesse industriale ed altre di carattere turstico, archeologico e ricreativo;

che, gli studi per il suddetto piano regolatore intercomunale debbono essere estesi ai territori dei sopramenzionati 40 Comuni, mentre sarà da approfondire nel corso degli studi stessi se convenga o meno estendere il comprensorio sopraindicato nelle direzioni di Civitavecchia e Latina;

che il piano dovrà riguardare principalmente soluzioni di interesse generale, che risultino essenziali ai fini dell'ordinamento unitario dei centri interessati, e soprattutto:
a) i nuovi insediamenti residenziali; *b*) il riordinamento degli insediamenti industriali e lo sviluppo dei nuovi comprensori destinati all'industria; *c*) la localizzazione di zone e di impianti di particolare importanza turistica e ricreativa o di altra speciale natura; *d*) le linee di comunicazione e i trasporti individuali e collettivi;

che fondamento essenziale allo studio dovrà essere l'approfondimento della situazione economica, cui i fenomeni urbanistici sono strettamente connessi e dai quali non è assolutamente possibile prescindere;

che, per quanto riguarda lo svolgimento degli studi, appare opportuno che all'Ufficio cui sarà affidata la redazione del piano venga affiancato un Comitato di studio — composto di un ristretto numero di esperti designati dai Sindaci dei Comuni e dai Ministeri piú strettamente interessati — che dovrà dare concrete indicazioni per la piú rapida e migliore stesura del piano;

che gli studi dovranno essere svolti sollecitamente, pur con la necessaria ponderazione e con rigoroso metodo, e che, pertanto, appare indispensabile stabilire un termine entro il quale le elaborazioni dovranno essere concluse ed il piano essere presentato, termine che sembra opportuno fissare al 31 dicembre 1959;

che la spesa necessaria per l'elaborazione del piano si ritiene debba far carico per una metà al Comune di Roma e per l'altra metà a tutti i Comuni del Comprensorio — incluso quello stesso di Roma — in base ai seguenti criteri: per il 50% in proporzione del numero degli abitanti e per l'altro 50% in proporzione dell'estensione territoriale;

che, peraltro, in detta ripartizione si dovrà applicare un coeffi ciente di maggiorazione del 10% a carico dei Comuni obbligati alla formazione del p.r.c., il cui ammontare dovrà essere detratto dalle quote dovute da tutti gli altri Comuni in proporzione all'onere rispettivo;
visto il voto n. 2134, espresso dal Consiglio Superiore nella seduta dell'Assemblea generale del 15 novembre 1958

Decreta

1) È disposta la formazione del Piano Regolatore Intercomunale dei seguenti Comuni: Roma, Pomezia, Anzio, Nettuno, Aprilia, Velletri, Lanuvio, Genzano, Ariccia, Albano, Nemi, Rocca di Papa, Castelgandolfo, Grottaferrata, Marino, Frascati, Monteporzio, Montecompatri, Roccapriora, Colonna, Zagarolo, Palestrina, Gallicano, San Gregorio di Sassola, Poli, Castel S. Pietro, Tivoli, Guidonia-Monte Celio, Sant'Angelo Romano, Mentana, Monterotondo, Riano, Castelnuovo di Porto, Sacrofano, Campagnano, Formello, Trevignano Romano, Anguillara Sabazia, Bracciano, Cerveteri.

2) Alla redazione del suddetto Piano Intercomunale provvederà il Comune di Roma.

3) Il progetto del piano di cui trattasi dovrà essere presentato al Ministero dei LL.PP. entro il termine del 31 dicembre 1959.

4) La spesa per gli studi e la progettazione dovrà essere ripartita tra i predetti Comuni, in base ai criteri indicati nelle premesse.

Roma, lí 15 novembre 1958

Il Ministro
Togni

Costituzione del Comitato di Studio per il Piano Intercomunale

Ordinanza del Sindaco n. 4875 del 29 dicembre 1958

Il Sindaco

Visto il Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici in data 15 novembre 1958, n. 6215, con il quale è stata disposta la formazione del Piano Regolatore Intercomunale di Roma e di altri 39 Comuni viciniori;
Considerato che con lo stesso Decreto il Comune di Roma è stato incaricato della redazione del Piano in questione;
Considerata la necessità di procedere — a norma del Decreto sopra menzionato — alla nomina del Comitato di Studio che dovrà dare concrete indicazioni per la stesura del Piano, tenute presenti le direttive impartite dal Ministro dei Lavori Pubblici con sua nota n. 6548 del 5 dicembre 1958;
Vista l'ordinanza n. 4728 del 16 dicembre 1958 con cui sono stati designati i rappresentanti del Comune di Roma in seno al predetto Comitato;
Visto l'esito delle votazioni effettuate nei giorni 16 e 17 dicembre 1958, attraverso le quali i Sindaci dei 39 Comuni interessati al Piano hanno proceduto — suddivisi in 3 comprensori — alla designazione del proprio rappresentante nello stesso Comitato;

Ordina

la costituzione di un Comitato di Studio per la redazione del Piano Intercomunale. La composizione del Comitato viene cosí stabilita:

a Presidente: il Sindaco di Roma e, quale suo delegato, l'Assessore all'Urbanistica;

b quali rappresentanti del Comune di Roma:

Bianchi dr. ing. Arturo

Guidi dr. arch. Ignazio

Guzzanti dr. ing. Corrado

Colamartino avv. Mario

c per i Comuni interessati al Piano:

Busiri Vici dr. ing. arch. Clemente, quale rappresentante del I comprensorio (1° e 2° raggruppamento di Comuni di cui al citato Decreto ministeriale);

Lugli dr. arch. Piero Maria, quale rappresentante del II comprensorio (3° e 4° raggruppamento di Comuni di cui al citato Decreto ministeriale);

Bagnera dr. ing. Vittorio, quale rappresentante del III comprensorio (5° raggruppamento di Comuni di cui al Citato Decreto ministeriale);

d quali rappresentanti del Ministero dei Lavori Pubblici:

Moretti dr. arch. Luigi

Di Nardi prof. Giuseppe

quale rappresentante del Ministero della Pubblica Istruzione (Direzione Generale Antichità e Belle Arti):

Ceschi prof. arch. Carlo

quale rappresentante del Ministero della Difesa:

Amici ing. Giuseppe

quale rappresentante del Ministero dell'Agricoltura e Foreste:

Cordelli dr. Giulio

quale rappresentante del Ministero dell'Industria e Commercio:

Giorgi dr. Guido

quale rappresentante del Ministero dei Trasporti:

Fienga dr. ing. Ruben

quale rappresentante dell'A.N.A.S.:

Ortensi dr. ing. Gilberto

il Presidente della Sezione Laziale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica:

Rossi de' Paoli dr. arch. Paolo

Il Direttore Capo di Ripartizione, Avv. Giuseppe Furitano, preposto all'Ufficio Speciale Nuovo Piano Regolatore, assolverà le funzioni di Segretario del Comitato, coadiuvato dal Segretario Dr. Franco Valenti addetto al medesimo Ufficio.

Il Segretario Generale — **M. Di Pierri**

Il Sindaco — **U. Cioccetti**

Piano regolatore generale adottato in data 9 giugno 1962: relazione del Comitato di Consulenza

La presente relazione ha lo scopo di illustrare i caratteri generali del nuovo piano regolatore generale della città in vista delle operazioni che l'Amministrazione comunale dovrà decidere, avviare e condurre a termine in ordine al riassetto dell'attuale organismo urbano e alle previsioni di sviluppo per il futuro.
La relazione perciò non si limita soltanto a descrizione delle soluzioni adottate: essa tende invece a chiarire il loro significato e i loro reciproci rapporti; in ossequio al concetto, apparentemente ovvio e tuttavia mai abbastanza ribadito, che nessuna operazione di politica urbanistica può essere decisa e sviluppata settorialmente, ma al contrario va vista nel quadro coordinato delle ragioni che la giustificano, degli obiettivi che persegue e, massimamente, degli effetti che produce e delle influenze che esercita sulle singole parti e sull'intero organismo urbano.
La relazione quindi, riassumendo finalità e mezzi del piano, espone quei principi della azione che costituiscono, per usare una espressione tratta dal linguaggio politico, « la dottrina del piano regolatore ».
Nella attuale circostanza il contenuto della relazione del Comitato di Consulenza, che si pone accanto a quella di carattere amministrativa stesa dagli Uffici Comunali, deve essere messo nella debita evidenza.
Il Comitato di Consulenza avrebbe mancato al suo compito principale se insieme alla rielaborazione tecnica del piano del '59 non avesse proceduto al chiarimento e alla proposizione dei principi e delle scelte che, a suo parere unanime, devono essere posti alla base della futura politica urbanistica per Roma.
Come già in passato, all'importante atto politico-amministrativo dell'adozione di un piano regolatore urbano sarebbe mancato l'adeguato commento: il piano regolatore della città, relegato nel ristretto confine della tecnica amministrativa o della strumentalità urbanistica, apparirebbe ancora una volta un puro meccanismo, aggiornato e formalmente soddisfacente, privo tuttavia di moralità politica e di contenuto civile.
Il Comitato di Consulenza è convinto, in primo luogo, che all'Amministrazione occorra impostare, in accordo alle previsioni del piano, un profondo e radicale rinnovamento delle sue strutture tecniche.
Il vivace e spesso anche preoccupante sviluppo della città, la dimensione dei problemi che l'investirono, l'urgenza del corretto avviamento alla loro soluzione, non consentono di considerare legittima una politica urbanistica comunale secondo il criterio del caso per caso.
Il governo urbanistico della città non potrà manifestarsi convenientemente se non assicurando la continua presenza tecnico-amministrativa al fenomeno urbano in atto; predisponendo cioè strumenti, mezzi e organizzazioni che possano sopportare il peso, la dimensione e la forza di situazioni sempre mutevoli.
Le attuali strutture tecniche preposte al Piano — XV Ripartizione ed Ufficio Speciale — hanno svolto, in questi ultimi tre anni, un difficile e faticoso lavoro di ricerca, di studio e di controllo, che tuttavia, per la mancanza di mezzi e di adeguati strumenti, non ha avuto l'esito operativo che si poteva attendere. La capacità professionale e la buona volontà dei singoli dirigenti, l'impegno dei professionisti chiamati dal Comune a recare un qualificato contributo, si sono dimostrati non sufficiente alla salvaguardia dell'equilibrio urbano nel tempo e nello spazio. Tale situazione è stata naturalmente aggravata, se non addirittura determinata, dalle carenze del piano che il Consiglio Comunale adottò il 24 giugno del 1959.
Il Comitato di Consulenza è convinto pertanto che il piano che ora si presenta sia un primo passo in avanti anche allo scopo di fornire alle attuali strutture tecniche maggiore forza, chiarezza d'indirizzi e quindi superiore prestigio.
Ma è fuori di dubbio che se gli studi condotti dalla XV Ripartizione, dall'Ufficio Speciale e dal Comitato di Consulenza hanno confermato piú chiaramente la validità dei nuovi indirizzi scelti, si è anche pervenuti ad una piú matura valutazione delle difficoltà loro inerenti, rafforzando la convinzione che questo piano è soltanto un punto di partenza.
Alla luce di queste difficoltà il Comitato di Consulenza rileva che gli attuali strumenti operativi sono del tutto inadeguati per una città che si avvia ai tre milioni e mezzo di abitanti.
Ripartizione XV, Ufficio Speciale, Comitato di Consulenza, altre Ripartizioni interessate alla pianificazione urbana, Commissioni Edilizia ed Urbanistica, ecc., dovranno essere rivedute e riorganizzate per una maggiore funzionalità operativa sia settoriale che di collaborazione per confluire in un assessorato all'urbanistica rinnovato anch'esso, capace di assicurare il necessario coordinamento.
Se si riflette inoltre che il piano del '59 dovè lasciare in sospeso il grande tema delle relazioni territoriali della città e affidare ad una Commissione speciale il compito di iniziare lo studio di un piano intercomunale, risulta anche evidente l'esigenza di organizzare e di utilizzare il contributo di un ormai urgente « Centro permanente per la pianificazione territoriale della regione laziale », sulla base di analoghe iniziative sorte recentemente in altre città.
Il Comitato di Consulenza ha ritenuto di dovere assolvere il compito di assistere il Sub Commissario Ing. Alberto Bianchi nella rielaborazione del piano regolatore generale della città tenendo conto:

a del voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che nel suo insieme ha costituito un documento chiarificatore e ha permesso di riprendere l'intera materia del piano in presenza di un quadro tecnico approfondito e circostanziato;

b dei voti, dei chiarimenti, del contributo degli Enti culturali e delle Associazioni scientifiche e tecniche che in questi anni hanno dibattuto i problemi urbanistici di Roma; ed in particolare evidenza si sono tenuti i voti e le « osservazioni » della Sezione Laziale dell'I.N.U. ai quali lo stesso voto del Consiglio

Superiore dei LL.PP. ha largamente attinto, sia per quanto riguarda i concetti generali sia per soluzioni settoriali e proposte circoscritte;

c dell'attività dell'Ufficio Speciale del P. R. che in questi ultimi tre anni ha sviluppato una serie di studi e di approfondimenti anche in relazione al contributo che gli studi per il piano intercomunale, nel frattempo sopraggiunti, hanno recato per il chiarimento dei principali problemi del territorio laziale;

d degli studi sviluppati dalla Commissione di studio per il piano intercomunale.

Pure limitando giustamente le sue conclusioni alle grandi voci dell'indagine territoriale, il piano intercomunale ha saputo, con interessanti dati, confortare la scelta di alcuni nuovi indirizzi e confermarne altri.

Di quanto precede il Comitato di Consulenza ha tenuto rigorosamente conto, ricercandone anzi la massima utilizzazione.

Alla luce di questo complesso lavoro il Comitato di Consulenza, d'accordo con l'Ufficio Speciale e con l'intervento del Comitato Ministeriale, ha suggerito i rinnovati indirizzi del piano.

Gli studi per il piano intercomunale

Gli studi del piano intercomunale hanno confermato i due principali comprensori di attività economica: uno, piú interno, è identificabile con la valle nella quale scorre la Casilina e che sfocia nella valle del Sacco; l'altro è formato dal lungo settore costiero pedemontano dai Colli Albani fino a Latina.

Sono questi i due comprensori che offrono le due principali direttrici di interesse territoriale. Compreso tra esse, il gruppo di insediamenti sui Colli Albani, i Castelli, rischia di esser assorbito e sommerso per la sua intrinseca debolezza economica dalla disordinata espansione della città.

In una visione territoriale, dunque, Roma trova in questi settori indicazioni preminenti per la localizzazione delle espansioni e per la ristrutturazione della economia regionale.

Va detto tuttavia che il problema dell'integrazione economica della Capitale non potrà esser risolto se non allargando e sviluppando gli studi iniziati dalla Commissione per il piano intercomunale, assicurando ad essi la debita continuità e i necessari collegamenti con gli Enti preposti alla operatività economica.

Il piano regolatore, in mancanza di studi esaurienti, ha tenuto conto delle indicazioni fornite, limitandosi tuttavia ad assicurare con i suoi provvedimenti di vincolo e di previsione la possibilità di non compromettere le piú mature e complesse scelte future.

Per la prosecuzione nel tempo degli studi sul territorio, il Comitato di Consulenza ritiene, come si è già detto nella premessa, che sia indispensabile impostare gli studi e coordinare l'azione degli Enti nella fase operativa attraverso un Centro permanente di pianificazione.

Esso potrà in seguito trovare il debito sostegno e significato nel quadro della nuova Legge Urbanistica e nel futuro ordine regionale.

Tuttavia il piano regolatore di Roma non ha rinunciato, sia pure in ristretti limiti, di esaminare esigenze e individuare soluzioni, in relazione alle indicazioni, che il piano intercomunale al momento attuale ha potuto fornire.

Pertanto il nuovo organismo aperto, al quale lo stesso Consiglio Superiore LL.PP. fa continuo riferimento, ha accentrato, ancor piú di quanto avesse già affermato il piano del '59, il definitivo abbandono del sistema chiuso e radiocentrico.

Il Comitato di Consulenza ha ritenuto di servire questa esigenza:

a *proponendo* direttrici di espansione definite e concomitanti con le indicazioni degli studi per il piano intercomunale;

b *articolando* le comunicazioni viarie e i trasporti collettivi in un sistema lineare aperto con una precisa gerarchia funzionale;

c *disponendo* le attività di produzione in relazione alle residenze, specialmente in determinati settori;

d *dividendo* l'organismo urbano in settori collegati da spazi verdi, costituenti un sistema il piú possibile continuo ed unitario;

e *prevedendo* grandi unità di residenze e di lavoro;

f *ricercando* le aree necessarie ai grandi servizi, ai centri direzionali e alle attrezzature collettive oggi sommamente carenti;

g *affermando* infine la necessità della salvezza e del risanamento del centro storico allo scopo di sottrarlo definitivamente alla pressione dei nuovi investimenti edilizi e alla circolazione viaria di attraversamento.

Questi postulati non sono separabili; essi sono strettamente interdipendenti e legati l'uno all'altro dalla relazione tra causa ed effetto, come tutti i temi della pianificazione urbana.

I) Le direttrici di espansione

Le direttrici dell'espansione sono state articolate conservando nei singoli settori i pesi, piú volte confermati genericamente, tuttavia sino ad oggi non identificati in scelte precise eccetto che per la direttrice della Cristoforo Colombo.

Sulla scorta delle indicazioni dello schema del piano intercomunale e delle possibili alternative territoriali, il Comitato ha ritenuto di dover considerare prevalenti le espansioni verso la nuova Pontina, lungo la Pedemontana e lungo la Casilina, al fine, sia di indirizzare gli insediamenti in precisi settori di decentramento e di sviluppo, sia di avviare, senza preclusione o compromissioni, l'integrazione economica attualmente di complessa valutazione.

Si è ritenuto cosí di creare basi di attrazione e di lavoro ai piedi dei Colli Albani, in modo da alleggerire la pressione che si verifica attualmente sui Castelli e di contribuire all'avviamento della integrazione economica in questo settore del territorio.

Conseguentemente a questa identificazione di espansione, il Comitato ha ritenuto conveniente proporre sia l'alleggerimento del settore industriale Tiburtino con la creazione di nuovi settori di lavoro in parallelo ai futuri insediamenti, sia la ricomposizione e la ristrutturazione dei vecchi quartieri della zona sud-orientale (Tuscolano, Centocelle, Prenestino) che per la loro ubicazione saranno investiti da nuove pressioni e devono fin d'ora avviare un loro processo di ristrutturazione.

Analogamente a quanto è stato fatto per questi due importanti settori, si è provveduto per gli altri: in questi si sono tradotte le indicazioni dello schema del piano intercomunale e quelle del piano del 1959, cercando di dimensionare l'entità dei nuovi insediamenti alle proporzioni previste.

In ogni caso il Comitato ha tenuto ben fermo il concetto di evitare che i nuovi insediamenti e quelli esistenti integrati e consoldati, possano gravare sul centro storico e sui quartieri intermedi.

II) La grande struttura viaria

La grande struttura viaria e dei trasporti collettivi del nuovo organismo deriva dalla distribuzione delle espansioni ed esprime un preciso obbiettivo: quello di proporre per la città uno schema a struttura aperta in opposizione a quello chiuso e concentrico, tipo della espansione spontanea.

Ma la struttura viaria non è soltanto conseguenza della distribuzione dei pesi edilizi, ma anche strumento preciso per la realizzazione dell'organismo pianificato; fine e mezzo ad un tempo, in uno stretto rapporto di causa ed effetto.

Il nuovo organismo, in breve, si configura in uno schema che ha come tessuto primario un sistema di nuove comunicazioni le quali abbandonando in gran parte i tracciati radiali delle vecchie consolari già oberate da edilizia residenziale, si raccolgono e si distribuiscono lungo l'asse attrezzato.

Quest'ultimo rappresenta, come piú volte è stato ripetuto e come è stato affermato dal voto del Consiglio Superiore dei LL.PP., una grande spina dorsale, sulla quale si innestano le grandi penetrazioni, comprese quelle delle autostrade, e che permette al traffico una selezione differenziata prima di raggiungere la parte piú densa della città.
Tale selezione differenziata, vero filtro che lascia passare verso la vecchia città solo traffico ad essa diretta, convoglia e distribuisce il resto della circolazione verso i nuovi centri cittadini.
Il sistema viario dell'asse attrezzato è indispensabile sia alle comunicazioni dall'esterno sia a quelle dell'interno per la distribuzione e per i collegamenti reciproci, tra vecchia città e nuovi quartieri.
La viabilità di scorrimento esterna e tangenziale trae profitto da alcuni tratti dell'anello ANAS (G.R.A.), che è stato debitamente differenziato, al fine di indebolirne i tratti urbanisticamente meno validi.
L'anello ANAS, sorto fuori di qualunque piano regolatore, e legato ad uno schematismo superato, rappresenta per chi sappia leggere nelle sue conseguenze, uno dei piú pesanti impedimenti per il piano regolatore di Roma. Non solo esso ripropone e rafforza nella sua geometria la concezione teorica della forma radiocentrica e monocentrica, ma restando estraneo alla logica compositiva della rete viaria, si oppone fortemente a divenire parte integrante di un piano organico.
Primo sforzo di questo piano regolatore è stato quello di proporzionare e qualificare i vari tratti differenziando lungo il percorso, completando con ragionevoli tronchi stradali i tratti piú utili, alleggerendo di traffico i tratti piú pesanti.
La semicirconferenza orientale appare di gran lunga piú importante di quella occidentale. L'arco orientale raccoglie i tre quarti delle grandi comunicazioni nazionali e territoriali: la nuova Pontina, la futura Pedemontana, l'Appia, l'autostrada di Napoli, la Casilina, la Prenestina, la Tiburtina, la Nomentana, l'autostrada da Firenze, la Salaria e, infine, la Cassia, la Tiberina e la Flaminia. Ne restano escluse l'Aurelia, la Portuense e l'Ostiense.
Il piano provvede quindi a separare fin dalla zona nord l'Aurelia e la Cassia-Braccianese per portarne le penetrazioni con due nuovi tronchi verso l'asse attrezzato e verso l'arco orientale. Fortunatamente, uno spostamento del tronco dell'anello a nord, oggi non ancora realizzato, permetterebbe l'inserimento del nuovo tronco della Cassia con una decisa penetrazione verso l'asse attrezzato. Nel tracciato di questo tronco della Statale Cassia, il Comitato ha tenuto ad evitare la zona paesistica e archeologica di Veio che, invece, nel piano del 1959 era investita dall'arteria.
Dal nodo con la Cassia e dal successivo nodo con l'autostrada da Firenze, l'arco orientale dell'anello ANAS acquista una grande importanza rispetto al tratto occidentale, assumendo una duplice funzione: di scorrimento esterno verso il territorio e di prima selezione dei traffici di penetrazione verso l'interno. Il piano vi provvede raccogliendo il grande peso della Casilina e quello piú lieve della Prenestina in un nuovo tronco di penetrazione diretta verso l'asse attrezzato, raccordato anche direttamente verso nord con l'anello ANAS in prossimità del nodo della nuova Tiburtina.
In tal modo si otterrà, non solo un alleggerimento di quel tratto dell'anello ANAS, ma anche un alleggerimento del traffico dell'asse attrezzato stesso nel tratto corrispondente.
L'anello ANAS perciò con gli sfioccamenti verso la Casilina, verso la Pedemontana e verso la Pontina, viene a qualificarsi nei vari tratti in maniera piú efficiente e ad assolvere veramente questo compito di smistamento: compito però che finirebbe col non assolvere se restasse nella forma indifferenziata attuale.
Altro elemento stradale di rilievo è rappresentato dalla Pedemontana. Essa assolve, rispetto alla zona dei Castelli, una funzione simmetrica alla Casilina; e realizza quasi un nuovo tracciato dalla Via Appia, che collega Velletri, Lanuvio, Genzano, Ariccia e Albano, senza attraversarli, raccordato ad essi direttamente dalle numerose strade esistenti che dai Castelli calano verso il mare.
La Pedemontana, in sede di piano intercomunale, sarà raccordata anche con la nuova Pontina-Mediana, contribuendo ad uno smistamento del traffico di quest'ultima verso Roma.
All'altezza di Torricola essa si divide: un ramo raggiunge direttamente il centro direzionale dell'EUR, l'altro punta verso il quartiere Tuscolano e, dopo essersi annodato con l'autostrada dei Castelli, prosegue verso nord costituendo un importante asse viario, parallelo al tratto superiore dell'asse attrezzato, indispensabile a servire la larga fascia dei quartieri Tuscolano, Casilino, Prenestino e Tiburtino.
Anche la nuova Pontina-Mediana trova nel piano regolatore un suo piú logico tracciato. Essa si raccorda oggi con la Cristoforo Colombo, mentre nel piano del 1959 si innestava direttamente sull'Ardeatina e si identificava con l'ultimo tratto di questa.
Il Comitato ha ritenuto opportuno invece di darle una propria sede, raccordandola direttamente con l'asse attrezzato; e di lasciare intatto, nel suo suggestivo ambiente paesistico, il tronco superiore della vecchia Ardeatina. Questa, con l'Appia Pignatelli e l'Appia Nuova, delimita il comprensorio archeologico paesistico dell'Appia Antica.
Con queste provvidenze varie qui sommariamente descritte, tutto il grande sistema stradale acquista una coerenza maggiore. Le vecchie consolari sono sostituite da un minore numero di nuove moderne arterie, atte ad adempiere quelle funzioni intercomunali che le strade di oggi non possono piú adempiere. È stato possibile cosí convogliarle direttamente sul primo smistamento dell'anello dell'ANAS e poi sul secondo smistamento dell'asse attrezzato; mentre le vecchie strade radiali si inseriscono nel sistema delle comunicazioni locali e nelle strutture dei quartieri.
È possibile cosí individuare chiaramente:

a le grandi comunicazioni territoriali e nazionali (strade statali ricomposte e riordinate);

b gli scorrimenti tangenziali e gli smistamenti esterni di queste;

c i tronchi di penetrazione diretta verso il sistema centrale;

d il grande sistema dell'asse attrezzato, spina dorsale della città;

e le comunicazioni specifiche locali rapide: autostrada per i Castelli, autostrada per il Litorale;

f le grandi comunicazioni interregionali a lunga distanza — autostrada per Firenze e per Napoli (autostrada del Sole).

Queste comunicazioni si compongono tra loro formando una rete completa, chiara nelle funzioni e nella gerarchia dei tracciati.
Il grande sistema viario è aperto e potrà permettere in futuro di ricevere e di sopportare operazioni di pianificazione territoriale, prevedibili ma non sempre valutabili oggi, senza venir meno al suo compito originario. Operazioni di pianificazione alle quali un sistema radiocentrico chiuso non potrebbe far fronte per la sua stessa natura.

III) L'asse attrezzato

Il Comitato è convinto che tutto il comprensorio percorso e raccordato con l'asse attrezzato acquisti un'importanza primaria nella struttura del nuovo piano. Lungo il suo percorso sono identificati i piú importanti centri quali quello di Pietralata, di Centocelle e dell'EUR, identificati come sede di attività direzionali.
Nella fascia che fiancheggia il sistema viario principale e secondario, frammisti e composti con gruppi di abitazione, locali di pubblico spettacolo, grandi magazzini, autostazioni, attrezzature turistiche, grandi alberghi, centri di esposizioni potranno sorgere le sedi di grandi società commerciali, industriali e bancarie. Si può ritenere che questa sia l'occasione per dare un volto ed una fisionomia ad una notevole pagina dell'edilizia del nostro tempo, qualificando un aspetto della Roma di oggi. Tuttavia per raggiungere questo fine, al Comitato appare indispensabile dare forma ed unità al vasto comprensorio, precisandone ambienti ed episodi in successione di composizioni volumetriche definite, aprendo visuali e spazi verdi. È necessario altresí predisporre al piú presto

concorsi di idee tra urbanisti e architetti, al fine di individuare le dimensioni e le proporzioni dell'insieme e dei singoli punti focali, passando immediatamente dalle planivolumetrie ai piani particolareggiati e ai piani convenzionati.
Il Comitato, per quanto concerne il problema urbanistico-architettonico dell'asse attrezzato, esprime la convinzione sulla necessità di avviare al piú presto, anche con misure eccezionali da parte delle Autorità centrali e locali, la sua risoluzione.
La formazione della rete stradale e la sua connessione con la viabilità primaria della città potranno costituire un primo intervento.
Conseguenza inderogabile del piano infatti, o meglio premessa al piano stesso, è la esecuzione, a scadenza brevissima, di alcune opere pubbliche in determinati settori della città. La mancata esecuzione di tali opere potrebbe compromettere irreparabilmente la riuscita del piano e la vita stessa della città. Cosí, ad esempio, è necessaria l'esecuzione a breve termine di un vasto tratto dell'asse attrezzato, come detto, dei raccordi con l'asse stesso delle nuove penetrazioni, delle due arterie longitudinali nella fascia edilizia (Prenestina, Centocelle, Tuscolano) comprese fra l'asse attrezzato e il G.R.A.
È necessario inoltre che siano posti rapidamente allo studio i piani delle nuove zone di espansione, verso le quali è indirizzata l'attività edilizia, a preferenza delle zone piú interne della città; e che siano incoraggiate e sollecitate le convenzioni per tali zone, onde costituire rapidamente settori di lavoro e di attività a catena per iniziative imprenditoriali intese a sviluppare l'indispensabile produzione edilizia.
Bisogna inoltre dare notevole impulso e indirizzo al trasferimento delle attività direzionali di carattere pubblico nelle zone per esse previste.
Tali trasferimenti costituiscono una chiara dichiarazione programmatica ed esercitano la migliore forza d'attrazione per le attività private: è noto che queste « seguano » infallibilmente le iniziative di carattere pubblico.

IV) I nuovi quartieri residenziali

Tra le maglie della rete primaria delle comunicazioni si articolano i quartieri residenziali antichi, recenti e futuri e si dispongono le varie attrezzature collettive a servizio della città.
I nuovi quartieri di espansione sono concepiti come unità di dimensioni medie di circa 30 mila abitanti, articolate in nuclei minori di circa 5 mila abitanti.
In ogni nucleo sono previsti i servizi primari ad esso pertinenti: zone verdi, campi da giuoco, scuole elementari, centri sociali, commerciali, culturali, ecc. Ogni gruppo di nuclei è completato dai servizi che si richiedono: campi sportivi e parchi, scuole medie e di grado superiore, centri commerciali, sociali, servizi ospedalieri, ecc.
Per la piú agevole attuazione dei nuclei e dei quartieri questi sono stati inclusi, con tutte le loro attrezzature, in precisi comprensori nei quali è stata definita la densità e la ubicazione di massima delle strutture principali.
Entro questi perimetri, attraverso consorzi tra proprietari o attraverso altre forme amministrative (demani comunali, applicazione dell'art. 18 della legge urbanistica, convenzioni) si potrà arrivare ad una concreta e ordinata realizzazione.
Gli sconnessi attuali quartieri (Tuscolano, Casilino, Prenestino, Pietralata, ecc.) acquisteranno cosí una diversa funzione e una conseguente riqualificazione.
Sull'intera compagine della città si è operato nell'intento di identificare quartieri o gruppi di quartieri, dotandoli di servizi e collegandoli con chiarezza al sistema viario principale.

V) Il centro storico

Il centro storico rappresenta, nell'organismo del piano, uno dei complessi urbani che rientrano nel quadro generale dei problemi della città: uno dei tanti, ma certo il piú ricco di significato.
Sottratto alla grande circolazione, lambito ed in parte servito da arterie principali, posto in condizione di poter essere alleggerito dalle pesanti funzioni direzionali che lo minacciano continuamente, il centro storico può trovare le premesse urbanistiche per essere conservato, restaurato, risanato.
I problemi della viabilità, avviati a soluzione dalle operazioni viarie esterne, intese a distornare le correnti di attraversamento, potranno essere ridotti a dimensioni che non impongono piú soluzioni drastiche. La consistenza edilizia sottratta all'impeto della grande e pesante attività costruttrice trasferita altrove, è commisurata al problema del restauro e del risanamento.
La conservazione degli ambienti architettonici e dei monumenti richiede cosí di essere solamente sorretta dal buon gusto, dalla comprensione e dalla cultura. Lo studio metodico, già iniziato ed affidato alle facoltà di Architettura e di Ingegneria, potrà consentire di:

a impostare i piani di risanamento per isolati e per gruppi di isolati;

b consentire i restauri degli edifici singoli che possono essere estratti dai comprensori di risanamento;

c dare norme precise per la trasformazione di quegli edifici di valore ambientale che consentono interventi di bonifica edilizia e di rifacimento architettonico.

A questo fine il Comitato stima assolutamente indispensabile la creazione di un apposito « Centro studi » che imposti i problemi generali ed analitici della Roma storica, che provveda a coordinare le ricerche e a qualificarle, che appunti i rilievi di tutti gli edifici, che proponga i necessari piani di risanamento. Ad una speciale « sottocommissione urbanistica ed edilizia » sempre in contatto con il « Centro studi » dovrebbe essere demandato il compito dell'esame dei progetti.
Occorrerà infine incentivare iniziative e consolidare programmi con adeguati interventi amministrativi e finanziari. A questo fine, e in attesa della nuova legge urbanistica che regolerà la difficile materia, il Comitato stima necessario che l'Amministrazione comunale affronti il problema degli espropri dove si dimostrino necessari; faciliti i consorzi fra i proprietari; trovi modo, al pari di quanto si fa da parte di molte Amministrazioni di altri Paesi, di aiutare con mutui di favore a basso interesse i consorzi e i singoli e provveda a opportuni sgravi fiscali.
Allo stato attuale degli studi, è chiaro che è necessario limitare la normazione edilizia della vecchia Roma storica ad alcune norme di fondo ed escludere, attraverso vincoli d'uso, gli interventi piú pesanti, permettendo invece solo quegli interventi che non sono pregiudizievoli alla soluzione del problema nel suo complesso.
Il vincolo di destinazione d'uso, infatti, è stato previsto anche per altre zone della città in modo da poterle qualificare ed indirizzare alle funzioni loro assegnate e dimensionarle ed attrezzarle in conseguenza.
Nuovi insediamenti di carattere direzionale (sia pubblico che privato) sono inibiti nel centro storico e nei quartieri di piú recente costruzione (zona B) che lo circondano. Tali zone direzionali sono previste, come detto, in prevalenza lungo l'asse attrezzato e sono escluse, per il momento, nelle zone di ridimensionamento viario ed edilizio (zona C).
Tale vincolo non costituisce solamente una previsione urbanistica, ma risulta tassativo e determinante per la concessione delle licenze edilizie, di quelle di abitabilità di esercizio, etc.

VI) I centri di lavoro e le zone industriali

Il piano del 1959 si limitava a definire un settore di zone per industrie polarizzandole solo intorno alla Via Tiburtina in posizione non del tutto accettabile. Un comprensorio compatto di

1700 ettari che non permetteva l'articolazione dei quartieri e dei centri di lavoro.
Il Comitato ha ritenuto conveniente alleggerire l'antico comprensorio delle zone non ancora compromesse da strade e da edifici riducendone la dimensione, e nel contempo ha disposto altrettante zone industriali e centri di produzione collegati ai nuovi settori di espansione (Pedemontana, Casilina ed altri) cosí da avviare la integrazione della residenza con le fonti di lavoro.
È da osservare ancora una volta come le indicazioni di piano intercomunale e le ipotesi di una pianificazione territoriale confermino queste ubicazioni. Nella regione Pontina sono già in atto notevoli insediamenti industriali, ancora non pianificati per il mancato perfezionamento giuridico delle indicazioni del piano intercomunale.
Tuttavia Roma con il suo piano regolatore è in grado oggi di indicare un primo gruppo di orientamenti contribuendo alla solidificazione di alcune zone di lavoro che appaiono fin d'ora valide e giustificate.

VII) Le zone verdi

Le spaziature verdi sono parte integrante dell'organismo urbano. Oltre alla loro funzione igienica e sociale specifica, costituiscono la base per la identificazione morfologica dell'organismo edilizio, per la sua strutturazione, per la qualificazione dei settori e delle unità abitative. Giustamente il voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. le propone a sistema, al fine di trarne un quadro unitario. Seguendo queste indicazioni, il piano regolatore identifica e rafforza quattro principali settori penetranti nella struttura urbana. Un primo settore è costituito dalla valle del corso superiore del Tevere che discende da nord e raggiunge e si compone con gli spazi dell'Aeroporto dell'Urbe, con la villa Savoia, con Tor di Quinto e con il Foro Italico. Questo tratto della valle tiberina presenta un notevole carattere paesistico sottolineato, oltre che dal corso sinuoso del fiume, anche dal sistema collinare reso particolarmente attraente dalla presenza dei borghi medioevali. Attraversato dalla Tiberina, dalla Salaria e dall'Autostrada, sarà sempre una delle principali porte d'ingresso alla capitale.
Il secondo settore, segnalato dal voto del Consiglio Superiore dei LL.PP., è costituito dalla valle dell'Aniene che, scendendo da Tivoli e Villa Adriana, si raccorda al precedente completandosi con il parco di Villa Savoia.
È da notare anche che oltre ai recenti insediamenti industriali, il classico paesaggio, vario e mosso lungo le curve del fiume, è oggi sotto la grave minaccia di una arginatura rigida. Il piano regolatore tende a proteggere la valle con un parco pubblico, proponendo un nuovo studio della regolazione delle acque in modo da allargare gli invasi, lasciando intatto il corso del fiume ed il paesaggio circostante. E qui il Comitato insiste sulla necessità di abbandonare gli attuali piani particolareggiati che, mantenuti, annullerebbero definitivamente ogni possibilità di futura sistemazione del settore.
Il terzo dei principali settori di verde è rappresentato dalla zona della via Appia Antica che, scendendo dai Colli Albani, si conclude nel centro storico della città, al Campidoglio.
I vari tentativi per superare i gravissimi pericoli che la zona dell'Appia Antica ha corso e corre per le indicazioni del piano del 1931 sono sfociati alla fine – presso il Ministero della Pubblica Istruzione – in un piano paesistico che forzatamente si limita a quanto compete a quel Dicastero, operando in base a criteri di conservazione paesistica e proponendo, attraverso permute e reciproche concessioni, la creazione di strisce marginali di parchi pubblici.
Il problema dell'Appia deve essere affrontato invece come tema urbanistico unitario e va risolto nella sua giusta sede, che è quella del piano regolatore. Come tale è stato assunto nel piano.
La zona archeologica e paesistica da Piazza Venezia ai Colli e dall'Ardeatina all'Appia Nuova, vista unitariamente, separa due vasti settori urbani nei quali si incentrano le piú pressanti opere del piano regolatore della Roma di oggi e di domani: il centro direzionale dell'EUR e l'edilizia intensiva del viale C. Colombo e del quartiere Ostiense da un lato; il centro direzionale di Centocelle e la pesante edilizia dei quartieri Appio-Latino, Tuscolano, Centocelle, Prenestino, dall'altro.
Attraversata dall'asse attrezzato, percorsa longitudinalmente a fianco degli acquedotti, dall'Autostrada per i Castelli, tutta la zona ricca ancora di attrattive, è attualmente assoggettata alla schiacciante pressione edilizia.
Con le indicazioni del piano paesistico redatto dalla Soprintendenza ai Monumenti, accettando i principali criteri per le zone piú compromesse, il Comitato ha ritenuto di destinare a parco pubblico il restante comprensorio, fino ai confini comunali, con la speranza che, attraverso un piano territoriale, sia possibile superarli ed inserire detto piano nel complesso paesistico dei Castelli.
Il parco è percorso da strade di raccordo con l'Ardeatina e l'Appia Nuova, con parcheggi che ne faciliteranno la visita.
Sia pure cosí limitata può sembrare che l'operazione richieda un notevole impegno finanziario: ma la sua importanza e il suo significato sono tali da non consentire di perdere questa ultima occasione.
Da quando fu creata la Passeggiata Archeologica, Roma ha quintuplicato i suoi abitanti, ma ha continuato a vivere con limitate zone di verde pubblico che, in complesso, si riducono a Villa Borghese e alla Passeggiata Archeologica e ad altri modesti complessi verdi.
La densità dei nuovi immensi quartieri sviluppatisi soprattutto verso sud-est e verso sud, impone da tempo e renderà indispensabile domani, la creazione di un grande parco proporzionato a quell'immenso settore che ormai conta quasi un milione di abitanti. Quale altro sito può offrire piú favorevoli indicazioni di spazi, maggiori attrattive per il turista e nel contempo migliore utilizzazione per la città?
Il quarto settore verde è costituito dalla valle inferiore del Tevere da San Paolo al centro direzionale dell'E.U.R. Da questo prosegue verso la Magliana, verso il parco Archeologico di Ostia Antica per giungere a Castel Porziano e a Castel Fusano. Non si può qui parlare naturalmente di parco pubblico, ma, piuttosto, di zone verdi con attrezzature sportive di svago e di riposo.
Ma se questi sono i principali settori di spaziatura verde, un altro sistema minore di parchi, passeggi, campi di giuoco, è rivolto a creare una rete nell'interno dei quartieri; a collegarli uno all'altro e a creare le pause verdi tra gruppo e gruppo, tra quartiere e quartiere, seguendo le indicazioni espresse dal voto del Consiglio Superiore dei LL.PP.
Il voto è stato seguito anche nel destinare ad uso pubblico molti parchi che completano il sistema del verde.
Ma oltre al grande sistema del verde si sono individuate, attraverso la ristrutturazione dei quartieri, le aree necessarie alle attrezzature verdi minori (spazi di giuoco per bambini, piccoli campi sportivi, giardini, ecc.) che, insieme, alle scuole, costituiscono gli elementi indispensabili alla vita del quartiere.

VIII) Zonizzazione

La zonizzazione è stata indicata nelle « Norme » e pertanto se ne riporta solamente un rapido riassunto.
Al di fuori della zona A (centro storico), della quale già si è detto, il principio che ha presieduto alla caratterizzazione della zona B è quello della conservazione dei volumi edilizi; concetto già espresso nel P. R. 1959, confermato dal voto del Consiglio Superiore ed ispirato dalla necessità di non creare aumenti di densità e di traffico. Tale concetto è stato opportunamente rafforzato introducendo la limitazione delle superfici utili comprese nei vari piani degli immobili, aumentabili, nelle nuove costruzioni, solamente fino al limite del 30%. Tale vincolo, unitamente

a quello della destinazione d'uso di zona, comporterà una diminuzione d'interesse per le operazioni edilizie nella città costruita: ne risulteranno non appesantite la circolazione e le strutture e ne deriverà una maggiore spinta delle operazioni stesse verso i nuovi centri e le nuove zone.
Quanto alla zona C (ristrutturazione viaria ed edilizia) la norma descrive chiaramente i limiti di densità previsti per i vari quartieri, rinviando ai piani particolareggiati la definizione della destinazione d'uso.
Per la zona D le densità dei futuri piani particolareggiati sono indicate dai tratteggi, ed è stato previsto un regime provvisorio, in attesa di tali piani, con riduzione delle densità previste dagli attuali piani particolareggiati e con la inserzione dei servizi mancanti.
Per le altre zone si rinvia alle « Norme » che ne identificano chiaramente la fisionomia e le caratteristiche.
Quanto alla zona dell'Agro Romano, il piano regolatore generale ha tenuto nel debito conto le indicazioni fornite dagli studi per il piano intercomunale, ricercando in essi un orientamento di massima.
Il piano regolatore generale ha dovuto limitarsi forzatamente a considerare il territorio amministrativo del Comune e ad accogliere solo le indicazioni del piano intercomunale ad esso pertinenti.
Tra queste indicazioni, di somma importanza dovrebbero essere quelle che, partendo da uno studio analitico delle condizioni pedologiche, dovrebbero portare ad un proporzionamento e ad un dimensionamento delle unità poderali, in relazione con la possibilità della produzione. Tale studio va condotto nell'intento di raggiungere un programma di interventi, quegli interventi che oggi avvengono sporadicamente e disordinatamente, creati dalla sovrapposizione di leggi: bonifica consorziale, Ente Maremma, Cassa del Mezzogiorno, ecc., che giungono a qualificare persino territori ormai urbani al di fuori delle indicazioni e delle densità zonali previste dal piano. Solo sulla base dello studio programmatico del problema agricolo, sarà possibile un piú vasto piano urbanistico sull'Agro Romano con le previsioni dei borghi di servizio, delle scuole rurali, degli insediamenti e dei relativi servizi.
Pertanto l'organismo urbano è stato articolato in modo da sostenere un eventuale grado di variabilità degli insediamenti.
La norma relativa all'Agro Romano che rende possibili varianti successive al piano regolatore generale, in relazione ad eventuali nuove indicazioni fornite da nuovi studi, assicura sia la stabilità del piano regolatore generale sia la sua piú ampia flessibilità nel tempo e nello spazio.
Il piano regolatore generale mentre non può fare a meno di stabilire in forma definitiva e vincolativa il luogo, la dimensione, la densità e il carattere dei nuovi insediamenti e la loro dotazione di servizi e di verde, non può d'altra parte esimersi dal considerare l'eventualità di nuove localizzazioni.
Tali nuove localizzazioni, che allo stato attuale degli studi di piano intercomunale hanno potuto essere previste e definite solo in prima approssimazione, dovranno scaturire da indicazioni provenienti da indagini sviluppate da un apposito ente di ricerche, alla formazione del quale l'Amministrazione comunale dovrà al piú presto provvedere.
La norma che prevede l'inserimento di nuove residenze, fonti di lavoro, centri e attrezzature, ecc., in base a « piani di variante » al piano regolatore generale consente perciò di adeguare il piano nel tempo alle possibili modificazioni e alle mutevoli situazioni dell'avvenire.

IX) I servizi

Un'altra delle osservazioni fatte al piano del 1959 dal voto del Consiglio Superiore dei LL.PP., è stata la mancanza di indicazioni precise sulle aree destinate ai servizi generali della città. Sulla scorta degli elementi raccolti dall'Ufficio Speciale, sono state individuate le aree necessarie a tali servizi, cercando di risolvere i problemi relativi alle strutture delle singole istituzioni.
Per i mercati generali e per il mattatoio il piano divide le due strutture: abbandona l'ubicazione sulla Prenestina, troppo interna alla città e non collegata con l'anello ANAS, necessario ai percorsi di distribuzione. Dispone quindi il mattatoio a nord, esternamente all'anello ANAS, in prossimità delle grandi strade di provenienza; il mercato generale ortofrutticolo invece a sud, presso la Pedemontana, in collegamento con le provenienze dai principali centri di produzione.
Le attrezzature ospedaliere sono state riordinate secondo le richieste fatte dagli organi competenti. Nell'impossibilità di reperire aree prossime ai settori edilizi interni, onde ingrandire alcuni degli attuali complessi o crearne dei nuovi, il piano dispone le necessarie nuove attrezzature, proporzionate a circa 750 letti l'una, secondo le indicazioni dei tecnici ospedalieri, nei settori esterni, in modo da alleggerire quelle piú interne, che in tal modo potranno far fronte al fabbisogno locale.
La Università degli Studi ha richiesto una area di notevole ampiezza (500 ha. circa) localizzata nel settore sud-est, lungo la penetrazione dell'Autostrada del Sole per realizzare un programma di completo riordino delle attrezzature universitarie, risultando ovviamente a questo fine carenti sia le aree dell'attuale città universitaria, sia le altre sparse della città.
Le stazioni delle autolinee sono state disposte in modo da non interferire con la circolazione cittadina interna, sono attestate nei punti di penetrazione delle varie provenienze esterne e sono ubicate in prossimità delle stazioni principali della metropolitana.
Per la stazione delle aviolinee è apparsa la necessità di provvedervi in sede di studio dettagliato della zona dell'asse attrezzato, o presso la Stazione Termini, ristrutturando il settore di via Giolitti. Ma non v'ha dubbio che la zona del nuovo centro direzionale di Centocelle presenti una somma di condizioni estremamente favorevoli per la creazione di una grande stazione di aviolinee. Ottima ubicazione rispetto alla penetrazione delle autostrade, rispetto all'asse attrezzato, rispetto alla stazione ferroviaria, rispetto, infine, alle possibilità di smistamento e di distribuzione nella rete viaria generale.
Questo cenno ad alcuni dei principali servizi non esaurisce il tema. Esso andrebbe completato con un piú esteso discorso sui servizi locali che, distribuiti in ogni quartiere, assicureranno la coesione, la compiutezza e la efficienza di ogni insediamento. Delegazioni comunali, stazioni per i vigili, mercati, stazioni sanitarie, scuole primarie e medie, attrezzature per lo svago e lo sport, ecc., distribuiti in ogni quartiere, serviranno a configurare le grandi unità cittadine.

X) Metropolitana

Concomitante con la rete viaria va esaminato il tema dei grandi trasporti collettivi.
Il ritardo con cui il tema dei trasporti collettivi viene affrontato, costringe ormai alla creazione di linee di trasporti sotterranei, giacché nessun piano precedente aveva mai provveduto seriamente a precisare vincoli per linee di superficie o in trincea secondo un preciso programma.
Nello studio di un cosí importante servizio la posizione degli specialisti limita spesso il tema a soluzioni di settore e contingenti: si tende cioè a risolvere per via sotterranea le attuali congestioni di traffico che non possono essere risolte in superficie. Tale visione è estremamente limitata. Al pari della rete viaria, la intera rete metropolitana deve essere considerata un mezzo per rafforzare l'organismo urbano, qualificarne i poli, risolvere le superate soluzioni accentrate in nuove prospettive di decentramento.
Nel nostro caso, non è tanto la vecchia città storica ad avere bisogno della metropolitana, quanto piuttosto la città futura e i

nuovi centri direzionali che dovranno essere collegati alle strutture urbane attuali, al fine di facilitare la qualificazione di queste ultime ed assicurare il successo delle prime.
Il tema della circolazione di superficie nel centro storico va risolto in un secondo tempo, quando l'organismo urbano si sarà rafforzato proprio a mezzo delle prime linee metropolitane e i problemi della viabilità del centro storico si saranno ridotti a diversa dimensione.
Allora sarà possibile riportare il traffico nel centro storico a dimensioni e caratteristiche compatibili con il suo rinnovato carattere.
Dobbiamo dire infine che avere scartata fin d'ora una impostazione di rete anulare collegata da radiali è un atto conseguente e consapevole: tale schema avrebbe ancora una volta contribuito a rafforzare il vecchio schema monocentrico che la impostazione del nuovo piano regolatore rifiuta decisamente.
Ciò premesso, il Comitato indica lo schema della rete metropolitana precisando le seguenti linee:

a Una linea est-ovest, dalla Tuscolana a Termini e da qui a Prati e Piazza d'Armi. È la linea per la quale è stato indetto un appalto-concorso nel quale, strana procedura invero in un piano regolatore, i concorrenti sono liberi di scegliere il tracciato. Una stazione a Piazzale Flaminio avrebbe il compito di creare un caposaldo marginale nord, a servizio dell'antico centro. Ma è ben noto che un notevole numero di concorrenti propone anche una stazione a Piazza di Spagna allo scopo evidente di rendere cosí piú economica la gestione.
Il Comitato giudica estremamente pericolosa tale soluzione specialmente per una linea da realizzare con priorità rispetto alle altre. Ciò porterebbe (25 mila viaggiatori/ora, questa è la portata di una metropolitana) ad un impressionante aumento dei valori edilizi là dove si vorrebbero evitare, per impedire la pressione degli interni imprenditoriali.

b Una linea a prolungamento fino a Monte Sacro dell'attuale linea EUR-Colosseo-Termini. Tracciato di estrema importanza valido, tra l'altro, ad alleggerire la pressione del traffico di superficie che oggi gravita su Porta Pia e San Bernardo.

c Una linea est-ovest dal Prenestino alla circonvallazione Gianicolense. Questo tracciato propone una stazione presso Piazza Venezia, che rappresenterebbe il caposaldo sud tangenziale al centro storico, a servizio di questo.

d Una linea nord-sud Magliana - Centri Direzionali, Viale Ionio.
Il Comitato annette a questa linea una eccezionale importanza: essa è infatti di collegamento primario di tutti i centri direzionali e di tutti i settori dell'asse attrezzato, parallelamente al quale svolge il suo tracciato. Questa linea dovrebbe avere una priorità di impostazione sulla linea *c*. Ciò per rendere efficiente e a connettere il sistema edilizio con l'asse attrezzato.
Il Comitato stima assolutamente dannosa, ai fini della conservazione del centro storico, qualunque linea che lo attraversi e che disponga in esso le stazioni. Per gli stessi motivi si ritiene contrastante con gli obiettivi del piano l'eventuale stazione a Piazza di Spagna.

Conclusioni

Piú volte è stato ripetuto che un piano regolatore ha un suo forte contenuto programmatico. Come tale, esso va sorretto e guidato da una adeguata e costante politica amministrativa, senza la quale perderebbe il suo significato.
Questo piano impone una tempestività nella esecuzione delle opere di fondo ed una continua cura per far corrispondere le realizzazioni particolari ad un indirizzo unitario.
Il successo del piano è strettamente legato alla sequenza dei tempi di esecuzione delle « opere determinanti »; questa sequenza non può essere abbandonata alle iniziative disordinate e sporadiche, che farebbero perdere il contenuto programmatico dell'intero piano regolatore. Queste opere, che sono determinanti, sono legate tra loro da uno stretto rapporto di causa ed effetto. Si potrà ottenere il decentramento in programma, le espansioni previste e gli obbiettivi individuati, solo se saranno predisposti tempestivamente, in logica successione, interventi ed operazioni che avvieranno i previsti sviluppi.
È chiaro che il primo sforzo deve essere diretto fin da ora alla realizzazione dell'asse attrezzato, spina dorsale del sistema cittadino, e contemporaneamente allo studio dei piani particolareggiati di alcune zone di espansione (Pedemontana e Casilina).
Nello stesso tempo occorre condurre a termine il lungo studio analitico del centro storico onde programmarne poi il risanamento.
Uno schema della successione dei tempi di esecuzione può essere cosí predisposto:

1° tempo — Asse attrezzato, suo collegamento con l'Olimpica; piani particolareggiati delle zone comprese tra questo e l'anello ANAS, impostazione dello studio analitico del centro storico, concorsi di idee per il comprensorio dell'asse attrezzato e dei centri direzionali, prime attrezzature ospedaliere. Attrezzatura viaria di Corso d'Italia. Prima linea metropolitana (A) limitatamente al tracciato Termini-Curato, ed esteso al secondo tratto Termini-Piazza Risorgimento, semprechè non sia attraversato il centro storico.

2° tempo — Piani di dettaglio delle opere viarie relative all'asse attrezzato; piani particolareggiati della zona di influenza; tracciati della nuova Casilina e della Pedemontana. Studio dei piani di risanamento del centro storico. Seconda linea metropolitana Termini-Monte Sacro.
Impostazione del nuovo tronco dell'Aurelia mediana.

3° tempo — Viabilità principale interna del settore orientale tra l'asse attrezzato e l'anello ANAS. Arteria parallela all'Ardeatina di raccordo diretto con la Pontina. Autostrada per i Castelli. Nuova Tiburtina.

Per assolvere un compito cosí complesso l'Amministrazione non potrà avvalersi degli strumenti attuali né dell'organizzazione tecnica di cui dispone. Da un lato una larga applicazione dell'art. 18 della Legge Urbanistica può dare forza alla realizzazione di una politica delle aree, dall'altro le possibilità offerte dai Consorzi dei proprietari, con l'onere di realizzare le attrezzature primarie, possono aprire le porte ad una notevole attività imprenditoriale. Ma va ricordato qui come sia indispensabile una piú moderna strutturazione degli uffici destinati a dirigere con coerenza e continuità lo sviluppo urbanistico della città. Tali uffici oggi agiscono entro sfere d'azione settoriali, privi spesso delle reciproche informazioni e perciò spesso in maniera contraddittoria.
Troppo spesso i piani particolareggiati fin qui redatti hanno contribuito a falsare il contenuto delle previsioni del piano.
Il Comitato di consulenza, nel licenziare queste brevi note, conscio della vastità del tema, esprime il convincimento di aver contribuito a programmare una soluzione che, se condotta con fermezza, porrà la vita della capitale su un piano moderno, superando coraggiosamente lunghi anni di incertezza e di disordine e potrà rappresentare un valido primo passo per lo sviluppo della città.

Roma, 9 giugno 1962

Mario Fiorentino - Piero M. Lugli - Vincenzo Passarelli - Luigi Piccinato - Michele Valori

Piano Regolatore Generale di Roma adottato dal consiglio comunale in data 18 dicembre 1962: norme tecniche di attuazione

Art. 1

SUDDIVISIONE DEL TERRITORIO COMUNALE IN ZONE

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli successivi, l'intero territorio comunale è ripartito nelle seguenti zone:

Zona A: Conservazione e risanamento (art. 4);

Zona B: Trasformazione edilizia con particolari limiti volumetrici (art. 5);

Zona C: Ridimensionamento viario ed edilizio (art. 6);

Zona D: Completamento (art. 7);

Zona E: Espansione (art. 9);

Zona F: Ristrutturazione urbanistica (art. 10);

Zona G: Aree private a verde (art. 11);

Zona H: Agro Romano (art. 12);

Zona I: Centri direzionali (art. 13);

Zona L: Industria (art. 14);

Zona M: Attrezzature di servizio (art. 15);

Zona N: Verde pubblico (art. 16);

Zone vincolate (art. 17);

La suddivisione del territorio comunale in zone e sottozone, le cui caratteristiche sono stabilite dalle norme contenute negli articoli seguenti, è indicata dal Piano Regolatore Generale mediante differenti colorazioni.
Il Piano Regolatore precisa altresí la densità delle zone C, D ed E, nelle planimetrie in scala 1 : 10.000 mediante un rigato verticale nero con interspazi variabili a seconda della densità.

Art. 2

COMPRENSORI, DENSITÀ TERRITORIALE
E DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLE AREE

1 Nella redazione dei piani particolareggiati di esecuzione del Piano Regolatore Generale relativi alle zone di espansione E1 e nei piani di lottizzazione volumetrica, oggetto di convenzione con il Comune, debbono essere osservate le prescrizioni contenute nel presente articolo.

2 Le nuove zone residenziali sono raggruppate in comprensori per ciascuno dei quali è indicata, con il tratteggio verticale di diverso intervallo, la densità comprensoriale da considerarsi pertinente alla intera area interessata.

3 La progettazione urbanistica dei comprensori deve avere carattere unitario e deve rispetare la distribuzione percentuale delle aree relative alle diverse destinazioni, precisata al punto 4. Le delimitazioni di aree destinate all'edilizia, a verde, a servizi, ecc., risultanti dalle planimetrie nell'ambito di ciascun comprensorio hanno pertanto solo valore indicativo e sono riportate essenzialmente per ottenere una configurazione visiva dei quartieri e per dare un indirizzo alle previsioni di piano particolareggiato di esecuzione o per gli studi urbanistici relativi alle convenzioni per l'organizzazione interna del comprensorio.

4 Ai fini della determinazione della distribuzione percentuale di cui al precedente punto 3 devono essere osservati gli indici riportati nella tabella A. Tali indici sono riferiti alle differenti densità di popolazione previste nel piano e suddivisi in tre categorie: per comprensori fino a 5.000 abitanti, da 5.000 a 10.000 abitanti ed oltre 10.000 abitanti.

5 Ai fini della determinazione della distribuzione percentuale delle aree nell'elaborazione dei piani particolareggiati delle zone C, D, E2, F, si farà riferimento rispettivamente alle tabelle C e D.
Per *densità comprensoriale* (colonna 1) si intende il rapporto tra il numero massimo ammissibile di abitanti e la superficie dell'intero comprensorio.
Per *indice di fabbricabilità comprensoriale* (colonna 2) si intende il rapporto tra il volume lordo massimo degli edifici ad uso residenziale, esclusi i negozi, e la superficie dell'intero comprensorio.
Indipendentemente dagli edifici destinati a servizi pubblici, si consente, per edifici a destinazione unitaria diversa da quella abitativa, una cubatura non superiore al 15% della complessiva, afferente alla parte residenziale del quartiere.
Gli edifici destinati integralmente ad uso diverso da quello di abitazione devono essere vincolati permanentemente a tale uso con atto trascritto non modificabile neanche ai sensi del successivo art. 3, paragrafo I, comma 3°.
Il rapporto tra densità di popolazione e indice di fabbricabilità risulta dall'attribuzione di 80 metri cubi lordi di costruzione per ogni abitante.
Per *indice di utilizzazione comprensoriale* (colonna 3) si intende il rapporto tra la superficie lorda abitabile e la superficie comprensoriale. La superficie lorda abitabile corrisponde alla superficie coperta degli edifici moltiplicata per il numero dei piani fuori terra; il rapporto fra densità di popolazione e indice di utilizzazione risulta dalla attribuzione di 22 metri quadrati lordi di superficie abitabile per ogni abitante.
Le *aree per le residenze* (colonna 4) sono determinate in base al rapporto in percentuale fra la superficie fondiaria (cioè superficie dei lotti fabbricabili) e la superficie comprensoriale. Tale rapporto costituisce il valore massimo ammissibile. La superficie fondiaria comprende oltre alle aree destinate all'edilizia, altre aree con diversa destinazione eventualmente incluse nel perimetro del comprensorio. Entro tale perimetro, l'edificazione sarà sottoposta alle norme relative al tipo di zona indicato nel Piano Regolatore Generale, ma la differenza fra la cubatura media comprensoriale e quella pertinente alla specifica zona sarà trasferita all'interno delle aree specificamente destinate a zona di espansione, indicate con colore giallo.
Per *indice di fabbricabilità fondiaria media* (colonna 5) si intende il numero dei metri cubi di costruzione riferito ad ogni metro quadrato di superficie edificabile definita sotto la voce: aree per le residenze.
Per *indice utilizzazione fondiaria media* (colonna 6) si intende il numero di metri quadrati di area lorda abitabile riferita ad ogni metro quadrato di superficie edificabile definita sotto la voce: aree per le residenze.
Le *aree per servizi* (colonna 7) sono determinate in base al rapporto percentuale tra la superficie ad esse destinata e la superficie comprensoriale. Tale rapporto è da intendersi come valore minimo. La distribuzione delle aree per i vari tipi di servizi è indicata nella tabella B. La colonna relativa agli aggruppamenti da 10.000 abitanti comprende anche i valori già definiti per i 5000 abitanti; cosí la colonna per gli aggruppamenti di oltre 10.000 abitanti comprendente anche i valori definiti nelle due precedenti.
Le *aree per il verde pubblico* (colonna 8) sono determinate in base al rapporto percentuale tra la superficie ad asse destinate e la superficie comprensoriale; tali aree comprendono i parchi pubblici di quartiere, le zone sportive e le aree per il gioco. Tale rapporto è da intendersi come valore minimo. La distribuzione delle aree relative è indicata nella tabella B, con le stesse specificazioni esposte per i servizi.
Le *aree per strade e aree di riserva* (colonna 9) sono determinate in base al rapporto percentuale tra la superficie delle strade e delle aree di riserva e la superficie comprensoriale. Tale valore è il complemento a 100 delle percentuali relative a tutte le altre aree anzidette e dipende quindi dalla eventuale variabilità che alcune di queste ultime potranno subire in sede di stesura dei piani particolareggiati o esecutivi. Sono incluse nella categoria strade ed aree di riserva, tutte le aree da destinare alle strade, alle piazze e ai parcheggi secondo il progetto urbanistico redatto in base alle indicazioni di massima contenute nel Piano Regolatore Generale. Le eventuali aree eccedenti, definite aree di riserva, sono destinate ad attrezzature di carattere collettivo e cittadino e sono vincolate a non edificazione.

6 Le aree oggetto di lottizzazioni convenzionate con atti già stipulati tra i privati ed il Comune continuano ad essere disciplinate dalle norme contenute negli atti stessi.
Le aree oggetto di lottizzazioni già deliberate e approvate dall'autorità tutoria, ovvero soltanto deliberate e in corso di approvazione tutoria, ovvero infine concretizzate nella forma di atti d'obbligo notarili registrati e trascritti nelle forme di legge sono incluse nel piano con l'indicazione dei relativi perimetri. In sede di stipula delle relative convenzioni con il Comune dovranno, per tali aree, essere rispettate le previsioni e le norme del piano regolatore generale per quanto attiene alla rete viaria principale ,alle zone di verde pubblico, alle percentuali dei servizi e a tutti quei requisiti che il Consiglio Comunale, al quale spetta la decisione definitiva, riterrà opportuno introdurre. Tali insediamenti dovranno essere computati nelle percentuali stabilite nei programmi biennali di attuazione.

Tabella A

Per le zone di espansione E_1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
densità comprensoriale *ab/ha*	*indice di fabbricabilità comprensoriale* *mc/mq*	*indice di utilizzazione comprensoriale* *mq/mq*	*aree per le residenze* %	*indice di fabbricabilità fondiaria media* *mc/mq*	*indice di utilizzazione fondiaria media* *mq/mq*	*servizi* %	*verde pubblico e verde pubblico attrezzato* %	*strade ed aree di riserva* %
			quartieri fino a 5.000 abitanti					
70	0,56	0,15	71	0,80	0,214	1,9	3,7	23,4
100	0,8	0,22	67	1,19	0,328	2,7	5,3	25
140	1,12	0,31	62	1,86	0,516	3,8	7,4	26,8
200	1,6	0,44	56	2,85	0,785	5,4	10,6	28
250	2,0	0,55	50	4,00	1,100	6,8	13,3	29,9
300	2,4	0,66	45	5,33	1,466	8,1	15,9	31
			quartieri oltre 5.000 e fino a 10.000 abitanti					
70	0,56	0,15	69	0,82	0,220	2,7	5,0	23,3
100	0,8	0,22	65	1,23	0,338	3,8	7,2	24
140	1,12	0,31	60	1,93	0,534	5,3	10,1	24,6
200	1,6	0,44	53	3,00	0,830	7,6	14,4	25
250	2,0	0,55	46	4,34	1,195	9,5	18,0	26,5
300	2,4	0,66	40	6,00	1,650	11,4	21,6	27
			quartieri oltre 10.000 abitanti					
70	0,56	0,15	67	0,86	0,230	3,5	6,3	23,2
100	0,8	0,22	62	1,29	0,354	5,0	9,0	24
140	1,12	0,31	60	2,07	0,574	7,0	12,6	24,4
200	1,6	0,44	47	3,40	0,936	10,0	18,0	25
250	2,0	0,55	40	5,00	1,375	12,5	22,5	25
300	2,4	0,66	33	7,27	2,000	15,0	27,0	25

Tabella B

tipo dei servizi	*quartieri fino a 5 000 abitanti* *mq/ab*	*quartieri oltre 5.000 e fino a 10.000 abitanti* *mq/ab*	*quartieri di oltre 10.000 abitanti* *mq/ab*
Scuole materne	0,5 (*superf. min. mq. 2.000*)	0,5	0,5
Scuole d'obbligo	1,3 (*superf. min. mq. 5.000*)	1,3	1,3
Scuole superiori	—	—	0,6
Chiese e Centri parrocchiali	1 (*superf. min. mq. 5.000*)	0,8	0,8
Centri commerciali - mercati	0,7 (*superf. min. mq. 2.500*)	0,5	0,5
Centri culturali e assistenziali		0,5	0,8
Centri sanitari	—	0,2	0,3
Centri amministrativi	—		0,2
Totale aree per edifici collettivi (a)	3,5	3,8	5,0
Aree verdi per il gioco	2,0	2,5	2,5
Attrezzature sportive	1,3	2,2	2,5
Parco pubblico	2,0	2,5	4,0
Totale verde pubblico (b)	5,3	7,2	9,0
Totale aree, servizi e verde (a + b)	8,8	11,0	14,0

Tabella C — **Per la zona C di ridimensionamento viario ed edilizio**

1	2	3	4	5	6	7	8
densità territoriale	*indice di fabbricabilità territoriale*	*indice di utilizzazione territoriale*	*superficie fondiaria*	*indice di fabbricabilità fondiaria media*	*indice di utilizzazione fondiaria media*	*servizi*	*Strade, parcheggi, piazze e giardini*
ab/ha	*mc/mq*	*mq/mq*	%	*mc/mq*	*mq/mq*	%	%
200	1,6	0,44	55	2,91	0,80	10	35
300	2,4	0,66	52,5	4,57	1,20	12,5	35
400	3,2	0,88	50	6,40	1,76	15	35
600	4,8	1,32	45	10,66	2,93	20	35,5

Tabella D — **Per le zone D di completamento, le zone E_2 di espansione, le zone F di ristrutturazione**

1	2	3	4	5	6	7	8
densità territoriale	*indice di fabbricabilità territoriale*	*indice di utilizzazione territoriale*	*superficie fondiaria*	*indice di fabbricabilità fondiaria media*	*indice di utilizzazione fondiaria media*	*servizi*	*Strade, parcheggi, piazze e giardini*
ab/ha	*mc/mq*	*mq/mq*	%	*mc/mq*	*mq/mq*	%	%
35	0,28	0,065	66	0,42	0,11	1,75	32,25
70	0,56	0,15	63	0,88	0,23	3,5	33,5
100	0,8	0,22	61	1,31	0,36	5	34
150	1,2	0,33	57,5	2,09	0,57	7,5	35
200	1,6	0,44	54	2,90	0,83	10	36
250	2,0	0,55	50,5	3,60	1,09	12,5	37
300	2,4	0,66	47	5,31	1,40	15	38
350	2,8	0,77	43,5	6,43	1,77	17,5	39
400	3,2	0,88	40	8,00	2,20	20	40

N. B. Per le zone D, E_2 ed F_1 la superficie territoriale è quella indicata con la colorazione di zona negli elaborati grafici; sono pertanto escluse da essa tutte le aree aventi diversa destinazione (parchi pubblici e privati, Agro Romano, servizi, ecc.). Per le zone F_2 la superficie territoriale è invece tutta quella contenuta entro il perimetro del Comprensorio.

Art. 3

NORME DI CARATTERE GENERALE

Salvo le specifiche prescrizioni di cui agli articoli successivi, l'edificazione nel territorio comunale deve rispondere alle seguenti norme generali:

1 La destinazione d'uso nell'ambito delle varie zone deve essere indicata (sulla base delle prescrizioni indicate negli articoli seguenti) nei piani particolareggiati di esecuzione del Piano Regolatore Generale.
La conseguente destinazione d'uso dei fabbricati deve risultare da atto di vincolo trascritto, cui è subordinato il rilascio delle licenze di costruzione, di abitabilità, di agibilità e di esercizio.
Eventuali cambiamenti di destinazione potranno essere motivatamente autorizzati su richiesta del proprietario, previo parere delle Commissioni per l'Urbanistica e l'Edilizia.
In caso di abusivo mutamento di destinazione, si procederà alla revoca delle licenze di esercizio o di agibilità dei locali.
Le destinazioni d'uso, oltre quelle abitative, che possono indicarsi nei piani particolareggiati, sono le seguenti:
a uffici pubblici statali, parastatali, regionali, provinciali, comunali, o sedi di istituti di diritto pubblico, di enti previdenziali, assistenziali o di beneficienza, di interesse nazionale, provinciale o cittadino;
b sedi di grandi società, banche e istituti;
c grandi magazzini di vendita (supermercati, magazzini a prezzo unico, ecc.);
d grandi impianti sportivi per competizioni e frequenze di massa;
e sedi di giornali quotidiani;
f alberghi, « residences », « motels » ed edifici destinati ad attività ricettive similari di capacità superiore a 200 posti letto;
g edifici complessi destinati a servizi vari di interesse nazionale, provinciale o cittadino (autostazioni, eliporti, ecc.).

2 I locali parzialmente interrati non possono essere adibiti ad abitazioni.
Nel caso di costruzioni su terreno in pendio, che abbiano un piano solo parzialmente interrato, possono essere adibiti ad abitazione solo i locali interamente fuori terra.
Può essere autorizzata la destinazione dei seminterrati ad abitazione del portiere o del custode dell'edificio, purché tale abitazione sia decorosa e rigorosamente conforme alle norme di igiene.

3 Qualsiasi costruzione situata su terreno in pendio non può sviluppare un volume abitabile fuori terra maggiore di quello realizzabile sullo stesso terreno, se pianeggiante; qualora la differenza di quota fra gli estremi di un lotto sia tale da consentire lo sfalzamento dei livelli dei piani, la costruzione può svilupparsi a gradoni secondo l'andamento del terreno nel modo piú opportuno a condizione di non superare mai, sul fronte a valle, la massima altezza consentita e sempreché la soluzione architettonica risulti soddisfacente.
Il Comune potrà intervenire per imporre la demolizione delle eccedenze di cubatura fuori terra che dovessero verificarsi in conseguenza di arbitrari abbassamenti del piano di spiccato della costruzione.

4 Le altezze degli edifici non debbono superare le altezze massime assolute previste dal regolamento edilizio vigente, salvo deroghe — nei casi previsti dalle presenti norme per le varie zone — da concedersi con il rispetto della procedura di cui alla legge 21 dicembre 1955, n. 1357.
Le altezze consentite per i vari edifici misurate al piano di calpestio del terrazzo di copertura o alla linea di gronda del tetto, vanno intese in senso assoluto.
Fanno eccezione oltre i parafulmini e le antenne radio e televisione, soltanto i cosiddetti volumi tecnici, comprendenti le cabine idriche e i bucatai (ove necessario), gli extracorsa degli ascensori (salvo l'esame delle possibilità di arrivo, con l'ascensore, nella terrazza) le scale, gli stenditori, i comignoli.
Tali volumi tecnici debbono essere comunque realizzati secondo una composizione architettonica unitaria ovvero opportunamente mascherati. Nel caso di copertura a tetto con pendenza superiore al 35%, le altezze, anziché alla linea di gronda, vanno misurate a due terzi della pendenza.

5 La sagoma dei fabbricati prospettanti su strada, considerata in sezione trasversale a questa, deve essere contenuta nell'inclinata avente per ascissa la larghezza stradale e per ordinata pari misura (rapporto da 1 a 1).
Nell'ascissa va considerata la sola larghezza della strada o piazza antistante, escludendo invece da essa ogni spazio antistante anche di carattere pubblico; in ogni caso di arretramento dal filo stradale, non prescritto da norme può aggiungersi la misura del distacco tra il filo dell'edificio e la strada.
L'ordinata va misurata partendo dalla quota del ciglio del marciapiede.
Lo stesso criterio si applica alle fronti di edifici non prospettanti su strada.
A parziale deroga delle disposizioni di cui al primo comma del presente paragrafo, possono essere ammessi brevi distacchi tra la fronte di un edificio e la testata di un altro — testata la cui larghezza non sia superiore a m. 15 — tra due spazi interni o tra spazio interno e strada: tali brevi distacchi debbono essere pari alla metà dell'altezza degli edifici e comunque non inferiori a m. 12.

Qualora un edificio debba sorgere su lotto a confine di lotto inedificato rispettando un distacco interno convenzionato, l'ordinata va riferita alla quota più bassa del marciapiede di detto edificio.

6 Salvo le prescrizioni espressamente poste per le singole zone, per le aree servite da piani particolareggiati approvati in esecuzione del Piano Regolatore 1931 della città di Roma e del 1933 del Lido di Roma, e successive modificazioni, continuano ad applicarsi — per quanto riguarda l'altezza massima assoluta, le inclinate, i distacchi ed i cortili interni — rispettivamente le norme del regolamento edilizio 1934 e della legge 21 dicembre 1933 n. 1838. Analoghe disposizioni si applicano per le aree comprese nel Piano Regolatore di massima 1933 di Fiumicino.
La presente norma non si applica alle aree servite da piani particolareggiati che stabiliscano volumetrie speciali ovvero ai casi di volumetrie convenzionate regolarmente trascritte.

7 Nei lotti ove sia consentito costruire in zone di distacco locali accessori, questi debbono avere carattere di dipendenza dall'edificio primario e non possono essere destinati che a servizio di detto edificio.

8 Allo scopo di evitare eccessive altezze e squilibrio di volumi nelle costruzioni affacciantisi su due strade a diversa quota, che non incrociano in corrispondenza del lotto, l'altezza competente al fronte stradale superiore viene diminuita come appresso:
— ricavata la differenza di quota tra i punti medi dei confini a monte o a valle, si divide per metà;
— sottraendo tale risultato dalla massima altezza assoluta consentita per quel tipo edilizio, si ottiene l'indicazione dell'altezza. Sul fronte stradale inferiore resta invece immutata l'altezza massima.
Fermi restando gli obblighi di cui ai paragrafi precedenti del presente articolo, la costruzione considerata nella sezione mediana trasversale delle due strade, dovrà svilupparsi seguendo l'andamento altimetrico del terreno senza peraltro superare il massimo assoluto di altezza consentito per quel determinato tipo edilizio.
Il criterio riduttivo indicato è applicabile dovunque le larghezze stradali non siano inferiori alla misura dell'altezza, come sopra diminuita.

9 Nelle zone A3, B, D, E, F2, debbono essere riservate, al di fuori delle reti stradali, aree per il parcheggio delle autovetture in ragione di 1 mq. netto per ogni 30 mc. costruiti fuori terra.
Nelle zone C, I_1, I_2, L_2, M le aree per il parcheggio devono essere pari a 1 mq. netto per ogni 20 mc. costruiti fuori terra.
Nelle zone I_1 ed L_1 le aree per il parcheggio devono essere pari a 1 mq. netto per ogni 10 mc. costruiti fuori terra.
La costruzione di autoparcheggi in elevazione (autosili, ecc.) purché incorporati nell'edificio principale, può essere autorizzata ammettendo un aumento massimo del 20% dei limiti di volumetria imposti per le varie zone.
Analogamente può essere concessa per autoparcheggi ricavati sotto i fabbricati a livello stradale e non recintati.

10 Nei casi in cui è ammessa la trasformazione di edifici con il mantenimento dei volumi e delle superfici lorde attuali, la licenza edilizia è subordinata al preciso rilevamento di detti volumi, attraverso documentazioni fotografica e grafica.
Nella misura dei volumi si deve tener conto soltanto dei volumi fuori terra, compresi quelli dei locali accessori, purché regolamentari.

11 Nel rilascio della licenza di abitabilità deve essere accertata l'osservanza delle presenti norme e prescrizioni: in particolare, la licenza verrà negata se risultasse cambiata la destinazione d'uso di cui al n. 1.

12 I bow-windows e gli altri corpi aggettanti similari debbono essere considerati, nel loro reale sviluppo volumetrico, agli effetti della determinazione delle cubature e debbono essere computati nella loro proiezione orizzontale agli effetti della misura della superficie coperta. Detti bow-windows sono, comunque, vietati nelle prescritte zone di distacco e sulle strade anche private.

13 I piani planovolumetrici di lottizzazione oggetto di convenzione, sono approvati — in macanza di piano particolareggiato — con provvedimento consiliare.

14 Tanto i piani particolareggiati quanti i piani planovolumetrici di lottizzazione oggetto di convenzione devono contenere tutti gli elementi tecnici prescritti per i piani particolareggiati dalla circolare del Ministero dei LL. PP. in data 7 luglio 1954, n. 2495, sulla compilazione dei Piani Regolatori.

15 In tutti i casi in cui per la determinazione della superficie copribile o della volumetria speciale realizzabile sia necessaria la disponibilità di aree inedificate al servizio della costruzione, la concessione della licenza deve essere subordinata alla trascrizione di vincolo inaedificandi, accettato dal proprietario per sé, successori ed aventi causa.
Il vincolo non potrà essere in alcun caso modificato od annullato senza consenso del Comune, espresso nelle forme prescritte.
Anche per la modifica o l'annullamento del vincolo, si procede alle formalità della trascrizione.

Art. 4
ZONA A: CONSERVAZIONE E RISANAMENTO

1 Nella zona A non soño consentite le seguenti destinazioni d'uso:
a uffici pubblici statali, parastatali o locali, o sedi di istituti di diritto pubblico, di enti previdenziali, assistenziali o di beneficenza, di interesse nazionale, provinciale o cittadino, fatta eccezione per le sedi di rappresentanza, le sedi di commissariati di pubblica sicurezza, di tenenze e stazioni di carabinieri, caserme dei Vigili del Fuoco, posti di pronto soccorso gestiti da pubblici ospedali, delegazioni comunali e simili;
b le sedi di ufficio della capienza superiore a 100 unità; ad ogni impiegato è attribuita una superficie lorda di mq. 25. Tale limite massimo è riferito ad ogni singolo edificio;
c grandi magazzini di vendita;
d sedi di alberghi e pensioni di capacità superiori a 200 posti letto.
Sono ammesse invece le sedi di studi professionali, le sedi di giornali e quotidiani, con esclusione dei relativi impianti tipografici, negozi di qualsiasi tipo purché consoni all'ambiente e purché non comportino alterazioni estetiche negli edifici che li accolgono, edifici per spettacoli teatrali e cinematografici, ristoranti, agenzie turistiche e di viaggio, sedi di musei, di circoli e di attività culturali (conferenze, mostre d'arte, esposizioni), simili ed attinenti.

2 Nella zona A gli interventi saranno attuati secondo comprensori determinati sulla base di indagini urbanistiche, edilizie e socio-economiche, tendenti a individuare aree di omogenea fisionomia urbanistica complessiva, nelle quali siano possibili operazioni di conservazione e di risanamento, organiche ed unitarie. È fatto obbligo ai proprietari dei singoli stabili rientranti nei comprensori determinati dall'Amministrazione comunale di provvedere alle opere di restauro, di risanamento e di bonifica indicate nei piani particolareggiati. Nel caso di inadempienza l'Amministrazione comunale adotterà i provvedimenti opportuni consentiti dalle leggi e dai regolamenti.
Agli effetti delle operazioni da compiere, i differenti gradi di vincolo sono basati sulla seguente classificazione:
A1 (complessi di carattere storico, artistico o monumentale);
A2 (edifici di minore interesse storico-artistico, ma di notevole valore ambientale o di ubicazione ambientalmente delicata);
A3 (complessi ricadenti nel nucleo centrale che non abbiano i caratteri dei precedenti).
Inoltre, in rapporto alle indicazioni fornite dalle indagini predette, dovranno adeguarsi gli interventi alla situazione sociale ed economica dei relativi comprensori avvalendosi di tutti i mezzi organizzativi e di assistenza economica atti a facilitare l'attuazione del piano. A tal fine l'Amministrazione comunale promuoverà e programmerà anche l'intervento di idonei Enti pubblici statali e parastatali — in special modo quelli per l'edilizia sovvenzionata — ed Enti similari atti a finanziare e ad eseguire le iniziative e i piani di risanamento, restauro e bonifica.

3 Gli edifici inclusi nei complessi di carattere storico, artistico o monumentale (A1) e, in particolare, tutti gli edifici che abbiano interesse monumentale e storico, siano essi già vincolati o da vincolare ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089, devono essere conservati nella forma, nel volume e nelle strutture originarie esterne ed interne ove queste siano connesse con il carattere dell'edificio. Per essi sono ammessi unicamente interventi diretti al consolidamento, al restauro, al ripristino ed alla bonifica igienico-edilizia, con esclusione di qualsiasi opera che possa alterarne le caratteristiche architettoniche ed ambientali.
I progetti esecutivi devono essere sottoposti preventivamente all'esame della Sovrintendenza ai Monumenti del Lazio e riportarne il benestare.

4 Gli edifici inclusi nei complessi di carattere ambientale (A2), devono essere mantenuti nel loro insieme per quanto concerne soprattutto l'aspetto esterno ed il loro colore tradizionale.
Essi, pertanto, pur essendo soggetti a vincolo di conservazione e restauro, possono formare oggetto, ove del caso, non solo di opere di risanamento e bonifica igienico-edilizia, ma anche di rinnovamento e trasformazione a condizione che venga mantenuto il loro carattere esterno e non ne vengano aumentati i volumi e la somma delle superfici lorde dei piani esistenti: volumi e superfici lorde sono riferiti ai soli piani fuori terra.
Per superfici lorde si intende il complesso delle superfici, al lordo dei muri, esistenti nei vari piani del fabbricato, dedotte quelle facenti parte di aggiunte posteriori e che non abbiano alcuna importanza artistica, storica e ambientale.
I relativi progetti esecutivi devono riportare il preventivo benestare della Sovraintendenza ai Monumenti.

5 Gli edifici inclusi nei complessi ricadenti nel nucleo centrale, che non abbiano i caratteri dei precedenti (A3), pur essendo soggetti a vincolo generico di conservazione possono formare oggetto di opera di rinnovamento, di trasformazione o di ristrutturazione, purché condotte con le seguenti cautele:
a non siano superati gli attuali volumi ed eventualmente le attuali sagome;
b non siano aumentate le superfici lorde in misura superiore al 30% di quelle attuali;
c siano creati adeguati parcheggi per autoveicoli nei limiti della proprietà, nella misura dell'art. 3 par. 9;
d non siano turbate o compromesse le architetture caratteristiche dell'ambiente.
I relativi progetti esecutivi devono riportare il preventivo benestare della Sovraintendenza ai Monumenti.

6 Ai piani particolareggiati della zona A, devono essere allegati i rilievi esterni dello stato di fatto di ciascun isolato, con le indicazioni delle opere ritenute necessarie per l'eliminazione di superfetazioni e modificazioni riscontrate nei singoli edifici e che ne abbiano nel tempo alterato e compromesso le linee architettoniche e le strutture originarie.
Detti piani particolareggiati devono inoltre prevedere la eventuale utilizzazione delle aree libere oppure occupate da manufatti ad un solo piano assolutamente privi di valore ambientale (che non si ritenga opportuno destinare a verde o servizi) mediante apposite volumetrie o profili edilizi da predisporsi in armonia con le linee degli edifici vicini.
In nessun caso può essere superata l'altezza massima assoluta di m. 25, stabilita dal regolamento edilizio del 1934 per la zona centrale.
In caso di opere di restauro o di consolidamento che comportino necessariamente qualche demolizione totale o parziale di mura perimetrali, potrà, mediante esame caso per caso, non farsi luogo alla applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 23 e 29 del regolamento edilizio del 1934.

7 Nella zona A dovranno essere rigorosamente conservate le alberature esistenti negli spazi interni ed esterni, e, ovunque sia confacente, dovranno esserne poste a dimora di nuove;

8 Salvo casi di comprovata indifferibilità ed urgenza che comportino la necessità di interventi isolati miranti esclusivamente alla conservazione, al restauro o alla bonifica igienica di unità immobiliare, nella zona A non può procedersi a singole opere di rinnovamento o di trasformazione esterna prima dell'approvazione dei piani particolareggiati di esecuzione del piano regolatore generale ovvero di convenzioni tra il Comune e i proprietari riuniti in consorzio per l'attuazione di programmi parziali di risanamento di singoli comprensori o isolati, come stabilito al n. 2) del presente articolo.
Si può far luogo alla stipula di convenzioni solo dopo che siano definiti gli studi, le indagini e i rilievi concernenti il comprensorio o l'isolato interessato, e sempre subordinatamente al benestare della Sovraintendenza ai Monumenti.
I progetti edilizi che non osservino tali prescrizioni sono soggetti all'applicazione delle misure di salvaguardia previste dalle leggi 3 novembre 1952, n. 1902, 21 dicembre 1955, n. 1357 e 30 luglio 1959, n. 615, salva l'adozione — ove necessario — dei provvedimenti contingibili e urgenti ai sensi dell'art. 55 del Testo Unico della Legge Comunale e Provinciale approvato con R. D. 3 marzo 1034, numero 383, nel quale caso tuttavia il Comune si riserva l'applicazione dell'art. 20 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150.

9 È istituita, quale sottosezione della Commissione Edilizia comunale, una « Commissione consultiva per i vecchi rioni » con il compito di esprimere parere sui progetti dei piani particolareggiati concernenti la zona A, nonché sui progetti relativi agli edifici ricadenti in detta zona.
La Commissione ha inoltre il compito di promuovere, ove necessario, tutte quelle iniziative, private e pubbliche, dirette non soltanto a migliorare l'arredo urbano e ad impedire l'ulteriore decadimento dei vecchi rioni cittadini, ma di assicurarne la vitalità secondo le prescrizioni di cui al presente articolo, incoraggiando e favorendo il restauro, il risanamento conservativo e la bonifica igienico-edilizia degli edifici stessi.

La Commissione è così composta:

1 Sindaco di Roma - Presidente.

2 Assessore all'Urbanistica - V. Presidente.

3 Assessore alle AA. BB. AA.

4 Direttore della Ripartiz. XV (Urbanistica).

5 Direttore della Ripartiz. X (AA. BB. AA.).

6 Direttore dei Musei e Monumenti del Comune.

7 Presidente della Sezione VI (Urbanistica) del Consiglio Superiore dei LL.PP. o suo rappresentante.

8 Sovraintendente ai Monumenti del Lazio, o suo rappresentante.

9 Sovraintendente alle Antichità Roma I, o suo rappresentante.

10 Un rappresentante dell'Accademia di S. Luca, eletto dal Consiglio Comunale su una terna proposta dall'Accademia stessa.

11 Un rappresentante della Sezione Laziale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, eletto dal Consiglio Comunale su una terna proposta dalla Sezione stessa.

12 Un rappresentante della Sezione Romana dell'Associazione « Italia Nostra », eletto dal Consiglio Comunale su una terna proposta dalla Sezione stessa.

13-14 Due rappresentanti dell'Amministrazione Provinciale.

15 Un rappresentante dell'Associazione tra i Romani, eletto dal Consiglio Comunale su una terna proposta dall'Associazione stessa.

16-17 Due rappresentanti rispettivamente della Facoltà di architettura e della Facoltà di ingegneria dell'Università di Roma, eletti dal Consiglio Comunale su terne proposte dalle Facoltà stesse.

18-19 Due rappresentanti rispettivamente dei Consigli dell'Ordine degli Ingegneri e degli Architetti della Provincia di Roma, eletti dal Consiglio Comunale su terne proposte dai Consigli stessi.

20 Un rappresentante dell'Associazione della stampa romana, eletto dal Consiglio Comunale su terna proposta dall'Associazione stessa.

21 Un rappresentante del Sindacato Nazionale Scrittori, eletto dal Consiglio Comunale su terna proposta dal Sindacato stesso.

22 Un rappresentante della Sezione Romana della Associazione Internazionale dei Critici d'Arte, eletto dal Consiglio Comunale su terna proposta dalla Sezione stessa.
Le terne dovranno essere indicate dagli Organi e nei modi previsti dai rispettivi statuti.

Art. 5

ZONA B: TRASFORMAZIONE EDILIZIA
CON PARTICOLARI LIMITI VOLUMETRICI

1 La zona B comprende complessi edilizi entro e fuori le mura urbane, di creazione relativamente recente, le cui infrastrutture urbanistiche ed i relativi servizi sono difficilmente incrementabili per far fronte alle esigenze degli insediamenti. Questa zona è vincolata alla conservazione dei volumi edilizi esistenti (salvo l'aggiunta — con soddisfacente soluzione architettonica — dei volumi tecnici strettamente indispensabili) nonché delle superfici lorde esistenti (con l'aumento non superiore al 30% di quelle attuali).
In tale zona sono conservate le previsioni già contenute nel piano regolatore di massima del 1931 e nei relativi piani particolareggiati, per tutte le destinazioni ed opere, servizi ed impianti pubblici. Tali previsioni assumono, agli effetti del presente piano, natura ed efficacia di previsioni di cui all'art. 7 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150.
Alla zona B si applicano le norme del piano regolatore 1931 e del Regolamento edilizio 1934 e successive modificazioni, con le limitazioni di cui al presente articolo. Ad essa non si applicano le norme di cui al successivo art. 8, eccezion fatta per le costruzioni nei parchi privati e nelle zone di rispetto.
I piani particolareggiati di esecuzione del piano regolatore generale dovranno definire le destinazioni d'uso di zona.
Nella zona B non sono consentite le destinazioni d'uso di cui all'art. 4, paragr. 1, commi *a*) e *b*).

2 La zona B è suddivisa in due sottozone:
A Sottozona B1 — Questa sottozona comprende complessi i quali, pur non presentando pregi unitari e singolari di carattere architettonico, costituiscono interessanti complessi ambientali soprattutto per effetto dei rapporti tra le masse e la posizione e sagoma dei fabbricati.
Salvo i casi di singoli isolati o edifici ivi compresi, da assoggettare al vincolo di conservazione e restauro, per tale sottozona si applicano le norme di cui al n. 1 del presente articolo, con le seguenti limitazioni:
a vincolo di conservazione delle superfici lorde nell'attuale posizione e sagoma d'ingombro del fabbricato, anche qualora i distacchi non risultassero conformi a quanto previsto al terzo capoverso del presente articolo;
b creazione di parcheggio a servizio della costruzione, giusta quanto disposto dall'art. 3, par. 9, delle presenti norme tecniche;
c conservazione degli spazi privati destinati a verde interni ed esterni degli attuali edifici.
B Sottozona B2 — Questa sottozona comprende aree che non presentino le caratteristiche della sottozona B1.
Per essa valgono le prescrizioni generali di cui al n. 1 del presente articolo, con le limitazioni di cui alle lettere *b*) e *c*) relative alla sottozona B1.
3 I progetti edilizi che non rispettino le prescrizioni del presente articolo devono ritenersi, anche agli effetti dell'applicazione delle misure di salvaguardia previste dalle leggi 3 novembre 1952, n. 1902, 21 dicembre 1955, n. 1357 e 30 luglio 1959, n. 615, in contrasto con il piano e quindi non autorizzabili.

Art. 6

ZONA C: RIDIMENSIONAMENTO VIARIO ED EDILIZIO

Queste zone sono destinate a rinnovamento, onde assumere quelle funzioni e quelle destinazioni d'uso che saranno ad esse assegnate dai piani particolareggiati di esecuzione del piano regolatore generale con ridimensionamento viario, creazione degli spazi liberi, del verde e dei servizi.
Tali piani particolareggiati potranno anche imporre precise volumetrie con norme particolari riguardanti le altezze e i distacchi per gli edifici.
Gli indici di fabbricabilità e gli altri dati numerici sono quelli delle tabelle di cui all'articolo 2.
Ogni fabbricato deve avere un parcheggio proprio autosufficiente; qualora gli edifici siano sollevati su pilastri, il volume delle zone porticate non va computato nella cubatura dei fabbricati, impegnandosi gli interessati, con atto pubblico, a lasciare libero al pubblico passaggio e ad eventuale pubblico parcheggio la superficie del piano terreno.
Dalla data di adozione del piano regolatore generale e fino all'approvazione dei piani particolareggiati di esecuzione possono essere consentite nuove costruzioni e trasformazioni interne o esterne degli isolati esistenti solo nel caso che i proprietari di un comprensorio concordato con il Comune, uniti in consorzio volontario, stipulino con il Comune apposita convenzione in virtú della quale il consorzio si impegni all'osservanza delle disposizioni di cui al n. 9 dell'art. 3, nonché alla cessione gratuita, a scomputo del contributo di miglioria specifica, delle aree per la creazione degli impianti pubblici e sociali dal Comune giudicati necessari per la ristrutturazione urbanistica del comprensorio in rapporto a quella dell'intera zona.
In tal caso si applicano le norme di cui ai nn. 13 e 14 dell'art. 3.
Nella zona C non sono consentite le destinazioni d'uso di cui all'art. 4, par. 1, commi *a*) e *b*).
Fuori della ipotesi di cui al 2° comma del presente articolo, nella zona C continuano ad applicarsi — per quanto riguarda l'altezza massima assoluta, le inclinate e i distacchi — le norme del regolamento edilizio 1934.
In mancanza di convenzione, i progetti edilizi per la trasformazione degli attuali edifici sono soggetti all'applicazione delle misure di saguardia previste dalla legge 3 novembre 1952, n. 1902, 21 dicembre 1955, n. 1357, e 30 luglio 1959, n. 615.
Su motivato parere delle Commissioni per l'Urbanistica e l'Edilizia è ammesso l'uso della facoltà di deroga dalle presenti disposizioni, con la procedura di cui all'art. 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1357.
È fatta salva l'adozione — ove necessario — dei provvedimenti contingibili e urgenti ai sensi dell'art. 55 del Testo Unico della Legge Comunale e Provinciale approvato con R. D. 3 marzo 1934, n. 383.

Art. 7

ZONA D: COMPLETAMENTO

Tale zona riguarda aree non edificate o edificate solo parzialmente, provviste di piani particolareggiati. In essa continuano ad applicarsi le destinazioni edilizie degli attuali piani particolareggiati con l'immediata applicazione delle prescrizioni del successivo art. 8, e ciò fino all'approvazione dei nuovi piani particolareggiati di esecuzione del piano regolatore generale.
Le previsioni degli attuali piani particolareggiati assumono, agli effetti del presente piano, natura ed efficacia di previsioni di cui all'art. 7 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150.
I nuovi piani particolareggiati dovranno rispettare le densità edilizie previste dal piano regolatore generale ed assicurare la distribuzione quantitativa di aree destinate alla edificazione, alle strade, ai servizi di attrezzature di quartiere previsti dall'art. 2 ed osservare, di norma, le prescrizioni di cui al successivo art. 8.
Devono ritenersi in contrasto con il piano, anche agli effetti della legge di salvaguardia, e quindi non autorizzabili:

1 Opere che non rispettino le norme del successivo art. 8. Nell'ipotesi che l'applicazione delle norme dell'art. 8 non consenta l'edificazione di un lotto isolato tra fabbricati già realizzati, la costruzione potrà essere autorizzata a condizione che la cubatura realizzabile con l'osservanza delle norme di attuazione del piano regolatore del 1931 e del regolamento edilizio del 1934 sia ridotta del 20%.
Restano valide peraltro le volumetrie speciali eventualmente previste dagli attuali piani e le volumetrie convenzionate regolarmente trascritte.

2 Opere che prevedano le destinazioni d'uso di cui all'art. 3, punto 1, lettere *a*, *b*, *d*, *g*.
È in facoltà del Comune di non concedere licenze per edifici su lotti ricadenti in zone adiacenti a quelle destinate dal piano regolatore generale a strade e servizi, fino a che non si provvederà alle conseguenti varianti di piano particolareggiato.
Per i quartieri di Ostia e Fiumicino nell'ambito della zona D continuano ad applicarsi le norme contenute nella legge 21 dicembre 1933, n. 1838.

Art. 8

TIPI EDILIZI

Le nuove costruzioni e le trasformazioni di edifici, per le quali viene fatto riferimento alle destinazioni del piano regolatore 1931 della città di Roma e dei relativi piani particolareggiati, debbono corrispondere alle seguenti specifiche prescrizioni, oltre che a quelle di carattere generale di cui al precedente articolo 3 ed a quelle di carattere particolare dettate dalle presenti norme per le singole zone.

I. — Costruzioni intensive:

a gli edifici debbono corrispondere a schemi aperti; sono pertanto vietati i cortili ed ammessi soltanto chiostrine e pozzi di ventilazione;

b sono eccezionalmente consentite soluzioni a grandi cortili chiusi purché la superficie dei cortili sia sistemata a giardino con alberature e purché la normale libera di fronte ai corpi di fabbrica prospicienti sui cortili stessi sia il doppio dell'altezza di ciascun corpo di fabbrica;

c qualora venga adottata la disposizione a pettine, i corpi di fabbrica non debbono essere piú lunghi di m. 90 e debbono essere disposti in modo da rendere

possibile l'orientamento piú favorevole per gli edifici. Sono consentiti corpi bassi anche a filo stradale, di altezza non superiore a m. 8 per collegare le testate degli edifici a pettine;

d qualsiasi costruzione accessoria nei distacchi e nei cortili è vietata; tutti gli spazi interni al di fuori delle aree destinate a strade private o rampe di accesso ai locali cantinati devono essere sistemati e mantenuti a giardino;

e l'altezza massima assoluta consentita per gli edifici intensivi è di m. 27,60 corrispondenti a non piú di otto piani fuori terra, compreso il pianterreno, salvo le eventuali deroghe previste dal regolamento edilizio con l'osservanza della procedura di cui all'art. 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1357;

f è consentita oltre l'altezza massima assoluta di cui alla lettera *e*, la costruzione dei volumi tecnici previsti dall'art. 3, paragrafo 4.

Tali volumi tecnici saranno proporzionati al numero degli alloggi del fabbricato.

II. — Costruzioni a palazzine:

a possono sorgere a filo stradale e debbono avere fronti continue non superiori a m. 25, aumentabili a 35 purché con ritiri terminali di almeno 4 metri;

b l'altezza massima non deve superare metri 17,30; in detta misura non possono essere compresi piú di quattro piani fuori terra ed un piano attico di altezza di metri 2,80 netti e di superficie non superiore ai 3/5 della superficie coperta della costruzione;

c le fronti che non affacciano verso strada debbono rispettare il distacco minimo di m. 6,50 da ogni confine con formale divieto di qualsiasi costruzione accessoria ubicata nelle aree libere risultanti; gli spazi di distacco vanno sistemati e mantenuti a giardino con la sola eccezione delle aree destinate a strade private e ad eventuali rampe di accesso ai locali cantinati;

d allorché due fronti opposte della stessa palazzina affacciano su strade distanti tra loro non piú di m. 30 è consentito di costruire con unico allineamento e senza ritiro le fronti disposte trasversalmente alle strade stesse, che non superino detta misura;

e sono ammesse chiostrine e viene mantenuto il rapporto delle inclinate per distacchi interni secondo il regolamento edilizio;

f ferme restando le prescrizioni di cui alle precedenti lettere, il perimetro esterno dell'area coperta dovrà comunque risultare iscritto in una circonferenza di diametro pari a m. 53;

g è consentita, oltre l'altezza massima assoluta di cui alla lettera *b*, la costruzione dei volumi tecnici previsti all'art. 3, paragrafo 4. Tali volumi tecnici saranno proporzionati al numero degli alloggi del fabbricato.

III. — Costruzioni a villini comuni.

a la superficie copribile non deve superare 1/5 dell'area complessiva del lotto e comunque non deve essere maggiore di mq. 500; tale ultimo limite può essere superato — con l'osservanza della procedura di cui all'art. 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1357 — quando trattasi:

1 di soluzioni organiche con particolari articolazioni dei corpi di fabbrica;

2 di edifici di particolare interesse pubblico, rappresentativi o di carattere religioso ed assistenziale, ovvero di case di cura, ambasciate, edifici culturali;

b l'altezza massima non deve superare m. 14,50; in detta misura non possono essere compresi piú di tre piani fuori terra ed un piano attico di altezza di m. 2,80 netti e di superficie non superiore ai 2/3 della superficie coperta della costruzione;

c i distacchi da ogni confine devono essere pari almeno a m. 6;

d gli spazi liberi devono essere coltivati a giardino, salvo eventuali creazioni di viali di accesso e di una rampa per i locali del piano cantinato;

e sono vietate le costruzioni accessorie;

f è consentita, oltre l'altezza massima assoluta di cui alla lettera *b*, la costruzione dei volumi tecnici previsti all'art. 3 paragrafo 4. Tali volumi tecnici saranno proporzionati al numero degli alloggi del fabbricato.

IV. — Costruzioni a villini signorili.

a la superficie copribile non deve superare 1/8 dell'area del lotto e non deve essere inferiore a mq. 180;

b l'altezza massima non deve superare m. 14,50, comprendente tre piani fuori terra ed un piano attico di altezza di m. 2,80 netti e di superficie non superiore ai 2/3 della superficie coperta della costruzione;

c i distacchi da ogni confine devono essere pari almeno a m. 8;

d gli spazi liberi devono essere sistemati o mantenuti a giardino salvo viali ed eventuali rampe di accesso ai locali cantinati;

e è consentito un accessorio in misura non superiore a 1/40 dell'area del lotto e di altezza non eccedente m. 3, ovvero m. 4 se abitabile.

f è consentita, oltre l'altezza massima assoluta di cui alla lettera *b*, la costruzione dei volumi tecnici previsti all'art. 3, paragrafo 4. Tali volumi tecnici saranno proporzionati al numero degli alloggi del fabbricato.

V. — Costruzioni a ville.

a la superficie copribile non deve superare 1/15 dell'area del lotto;

b l'altezza massima non deve superare m. 10,50 con divieto di qualsiasi sovrastruttura;

c i distacchi della costruzione dalle strade e dai confini non devono essere inferiori alla sua altezza;

d gli spazi liberi devono essere sistemati e mantenuti a giardino, salvo viali ed eventuali rampe di accesso ai locali del piano cantinato;

e è consentito un accessorio in misura non superiore a 1/40 dell'area del lotto e di altezza non eccedente m. 3, ovvero m. 4 se abitabile.

VI. — Costruzioni nei parchi privati.

a la superficie copribile non deve superare 1/30 dell'area del lotto e la costruzione deve avere superficie minima di mq. 100;

b l'altezza massima non deve superare m. 7,50 dalla quota del terreno a sistemazione avvenuta;

c i distacchi dal filo stradale e dai confini devono essere pari almeno a m. 6;

d gli spazi liberi devono essere coltivati a giardino, salvo eventuali creazioni di viali di accesso e di una rampa per i locali del piano cantinato;

e sono consentiti gli accessori in misura complessiva non superiore a 1/50 dell'area del lotto e di altezza non eccedente m. 3 ovvero m. 4 se abitabili;

f è obbligatorio il rispetto delle alberature esistenti e delle caratteristiche panoramiche;

g nel limite della cubatura realizzabile in base all'applicazione delle norme suindicate e ferma comunque restando l'altezza massima di m. 7,50, le costruzioni principali possono coprire una superficie maggiore del trentesimo.

VII. — Costruzioni nelle zone di rispetto.

a nelle zone di rispetto è vietata di massima qualsiasi costruzione; possono essere consentite costruzioni con la procedura di cui all'art. 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1357, purché non superino 1/50 dell'area disponibile e l'altezza di m. 7,50;

b le aree destinate a zona di rispetto possono essere calcolate esclusivamente agli effetti del computo del rapporto di copertura di aree finitime aventi altra destinazione, sempreché la zona di rispetto considerata rimanga assolutamente inedificata.

VIII. — Tipi edilizi liberi.

Nel caso di due o piú lotti può essere autorizzata una soluzione unitaria con edilizia anche diversa da quella indicata nel presente articolo, con l'osservanza delle altezze massime e dei volumi previsti nonché dei distacchi dai confini e dagli spazi pubblici prescritti per ciascun tipo.

Art. 9

ZONA E: ESPANSIONE

Tale zona è divisa nelle sottozone E1, E2, E3 ed E4.

1 Sottozona E1.

Tale sottozona riguarda nuovi insediamenti ricadenti sia entro i limiti del piano regolatore 1931, in aree prive di piani particolareggiati, sia fuori dei limiti del Piano Regolatore 1931.

Il piano regolatore indica i singoli comprensori ai quali dovranno estendersi i relativi piani particolareggiati o le convenzioni di cui al 4° comma del presente articolo.

La formazione dei quartieri e dei nuclei costituenti nuovi insediamenti e inclusi in un comprensorio deve avere carattere unitario e deve tener conto delle densità territoriali indicate nelle planimetrie di piano rgolatore generale e della distribuzione delle aree, come precisato nelle rispttive tabelle di cui all'art. 2.

La realizzazione dei singoli quartieri o nuclei, secondo l'indicazione di massima contenuta nel piano regolatore generale, avverrà di preferenza per iniziativa comunale, senza escludere la possibilità di avvalersi dell'iniziativa privata mediante convenzioni che dovranno rispettare gli schemi predisposti dall'Amministrazione, i quali dovranno prevedere, in rapporto alla superficie e al valore economico (densità territoriale, ubicazione, ecc.) dei comprensori, anche le spese di urbanizzazione secondaria, in tutto o in parte a carico dei proprietari.

Nel primo caso il Comune, formato il piano particolareggiato, ove non ritenga di avvalersi delle facoltà concessegli dall'art. 18 della Legge 17 agosto 1942, n. 1150, inviterà i proprietari di tutte le aree ricadenti nel perimetro del piano a costituire — entro un termine prefissato — un consorzio, il cui scopo sarà quello di realizzare il quartiere o nucleo distribuendo in misura proporzionale gli oneri e i vantaggi della urbanizzazione. Il consorzio dovrà stipulare con il Comune apposita convenzione, che tiene luogo del piano finanziario previsto dall'ultimo comma dell'art. 13 della legge avanti citata.

Nel secondo caso mediante progetti di lottizzazioni plano-volumetriche convenzionate tra i proprietari delle aree — da soli o riuniti in consorzio — ed il Comune di Roma. In ambedue i casi l'onere di realizzare le opere di urbanizzazione dell'acqua potabile e dell'energia elettrica, pubblica illuminazione, parchi pubblici) e di cedere le aree al Comune per i servizi d'interesse collettivo, secondo il paragrafo 5 dell'art. 2 delle presenti norme, nonché l'eventuale onere per le opere di urbanizzazione secondaria, giusta quanto stabilito dal 4° comma del presente paragrafo, sarà proquota a carico dei proprietari delle aree incluse nel comprensorio.

La cessione delle aree e delle opere di cui sopra avverrà senza corrispettivo, con imputazione del valore di tali aree ed opere a scomputo del contributo di miglioria specifica.

Le previsioni dei piani particolareggiati e delle lottizzazioni convenzionate debbono essere estese alla totalità dei singoli comprensori stabiliti nelle planimetrie del piano; eccezionalmente le convenzioni possono riguardare soltanto parte di detti comprensori, a condizione che si tratti di complessi organici ed inquadrati in uno studio generale planovolumetrico dell'intero comprensorio.

Prima dell'approvazione dei piani particolareggiati non possono essere consentite costruzioni non comprese in un piano di lottizzazione convenzionato.

2 Sottozona E2.

Tale sottozona riguarda nuovi limitati insediamenti in aree prive di piani particolareggiati.

L'edificazione di tali zone avverrà a mezzo di piani particolareggiati ovvero mediante lottizzazioni convenzionate tra i proprietari delle aree — riuniti in consorzio in caso di proprietà frazionata — e il Comune di Roma, con onere a carico dei proprietari delle spese di urbanizzazione e della cessione senza corrispettivo delle aree per i servizi di quartiere.

3 Sottozona E3.

Tale sottozona riguarda limitati insediamenti ricadenti in aree soggette a piano paesistico dell'Appia Antica.

Ad essa si applicano le disposizioni contenute nei D. M. 11 febbraio 1960 e 22 febbraio 1960 del Ministero della Pubblica Istruzione di approvazione del piano paesistico dell'Appia Antica e della Caffarella, laddove non contrastino con le previsioni e destinazioni del piano regolatore generale.

L'edificazione in tali zone avverrà a mezzo di piani particolareggiati ovvero mediante lottizzazioni convenzionate tra i proprietari delle aree — riuniti in consorzio in caso di proprietà frazionata — è il Comune di Roma, con onere a carico dei proprietari delle spese di urbanizzazione e della cessione senza corrispettivo delle aree per i servizi di quartiere.

4 Sottozona E4.

Le aree comprese in tale sottozona sono destinate all'edilizia popolare od economica.

5 Nell'intera zona E, agli effetti della determinazione della cubatura costruibile, deve essere computata la cubatura delle costruzioni esistenti.

Art. 10

ZONA F: RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA

Tali zone riguardano:

a i nuclei edilizi (borgate o frazioni) previsti dalla deliberazione del 25 luglio 1935, nonché le zone di ampliamento di tali nuclei:

b gli insediamenti edilizi oggetto di deliberazioni adottate in applicazione dell'art. 14 della Legge 24 marzo 1932, n. 355, sul piano regolatore di Roma.

c gli aggregati edilizi spontaneamente sorti nell'Agro Romano fuori dei limiti del piano regolatore 1931, alla data di adozione, da parte del Consiglio Comunale, del piano regolatore generale.

1 Sottozona F1.

La ristrutturazione urbanistica delle singole zone deve essere intesa a dotare le zone stesse dei servizi ed attrezzature pubbliche indispensabili nonché a diminuire le densità territoriali preesistenti nell'ambito delle delimitazioni previste dal Piano. Tale ristrutturazione, da effettuare a mezzo di piani particolareggiati riferiti a comprensori indicati nel piano, deve avere carattere unitario e osservare le percentuali di superficie e di cubatura corrispondenti alla densità territoriale di 150 abitanti per ettaro (o a quella densità indicata nelle tavole del piano con particolare tratteggio) con la distribuzione delle aree e dei servizi come previsto dalle tabelle contenute nell'art. 2.

Prima dell'adozione dei piani particolareggiati è consentita l'edificazione soltanto nelle aree libere entro i perimetri dei nuclei edilizi e delle zone di ampliamento di detti nuclei e degli aggregati edilizi di cui ai punti *a* e *c* del presente articolo a condizione che l'edificazione rispetti l'indice di fabbricabilità di 1,5 mc/mq. Per gli insediamenti di cui al punto *b* si applica la norma di cui al paragrafo 6 dell'art. 2.

2 Sottozona F2.

Nelle zone di ampliamento di detti insediamenti, previste dal piano regolatore generale, la edificazione avverrà invece a mezzo di piani particolareggiati ovvero mediante lottizzazioni convenzionate tra i proprietari delle aree — da soli o riuniti in consorzio — e il Comune di Roma, con onere a carico dei proprietari delle spese di urbanizzazione primaria o della cessione senza corrispettivo delle aree per i servizi di quartiere.

Nei piani particolareggiati o nelle lottizzazioni convenzionate devono essere osservate le percentuali di superficie e di cubatura corrispondenti alla densità territoriale di 100 abitanti per ettaro (o a quella densità indicata nelle tavole del piano con particolare tratteggio) con la distribuzione delle aree e dei servizi come previsto dalle tabelle contenute nell'art. 2.

Art. 11

ZONA G: AREE PRIVATE A VERDE

Questa zona è suddivisa nelle sottozone G1, G2, G3, G4 e G5.

1 Sottozona G1: parco privato vincolato.

Nei parchi privati vincolati deve essere conservata l'attuale consistenza edilizia o relativa sistemazione a verde con esclusione di nuove costruzioni.

2 Sottozona G2: parco privato.

In questa sottozona si applicano le seguenti disposizioni:

a la superficie copribile non deve superare 1/30 dell'area del lotto e la costruzione deve avere superficie minima di mq. 100;

b l'altezza massima non deve superare m. 7,50 dalla quota del terreno a sistemazione avvenuta;

c i distacchi dal filo stradale e dai confini devono essere pari almeno a m. 10;

d gli spazi liberi devono essere sistemati e mantenuti a giardino, salvo viali ed eventuali rampe di accesso ai locali del piano cantinato;

e sono consentiti gli accessori in misura complessiva non superiore a 1/50 dell'area del lotto e di altezza non eccedente m. 3 ovvero m. 4 se abitabili;

f è obbligatorio il rispetto delle alberature esistenti e delle caratteristiche panoramiche;

g nel limite della cubatura realizzabile in base all'applicazione delle norme suindicate e ferma comunque restando l'altezza massima di m. 7,50, le costruzioni principali possono coprire una superficie maggiore del trentesimo.

3 Sottozona G3: verde privato.

In questa sottozona si applicano le disposizioni di cui al n. 2 del presente articolo, salvo per la superficie copribile che non deve superare 1/40 dell'area disponibile. Il lotto minimo è di mq. 8.000.

4 Sottozona G4: case unifamiliari con giardino.

In questa sottozona è consentita la costruzione di edifici isolati di carattere residenziale contornati interamente di alberature e sistemazioni a giardino, con le seguenti limitazioni:

a la superficie copribile non deve superare 1/25 dell'area del lotto, che non può essere inferiore a mq. 5.000;

b l'altezza massima non deve superare metri 7,50 dalla quota del terreno a sistemazione avvenuta;

c i distacchi minimi dal filo stradale e dai confini devono essere pari ad almeno m. 6;

d gli spazi liberi devono essere sistemati e mantenuti a giardino, salvo viali ed eventuali rampe di accesso ai locali del piano cantinato;

e sono consentiti gli accessori in misura complessiva non superiore a 1/50 dell'area del lotto e di altezza non eccedente m. 3 ovvero m. 4 se abitabili;

f è obbligatorio il rispetto delle alberature esistenti e delle caratteristiche panoramiche;

g nel limite della cubatura realizzabile in base all'applicazione delle norme suindicate, e ferma comunque restando l'altezza massima di m. 7,50, la costruzione può coprire una superficie maggiore del venticinquesimo.

Per i complessi continui di zone G4 la cui estensione superi i 20 ha. la realizzazione deve avvenire su iniziativa e a cura e spesa dei proprietari uniti in consorzio, in base a progetto urbanistico unitario e a convenzione con il Comune. L'indice di fabbricabilità territoriale sarà calcolato in mc. 0,3 per ogni mc. dell'intero complesso. Ogni proprietario di area dovrà partecipare pro-quota agli oneri e ai vantaggi derivanti dalla realizzazione del complesso stesso.

In questo caso è consentito l'accorpamento degli edifici, con una dimensione minima dei lotti di mq. 1.500, ferma restando le prescrizioni di cui ai punti *b*, *c*, *d*, *e*, *f* del presente articolo.

Per gli edifici destinati a servizi, attrezzature commerciali, a impianti sportivi e ricreativi, è consentita una cubatura in più pari al 10% di quella totale del complesso.

I complessi organizzati sono autorizzati mediante convenzione da stipulare col Comune previa approvazione del progetto di lottizzazione planovolumetrica di ciascun nucleo e previo accertamento delle seguenti condizioni:

a l'impegno da parte dei proprietari, con la presentazione di idonee garanzie, dell'esecuzione graduata a loro cura e spese delle opere di urbanizzazione secondaria: rete stradale, fognatura, illuminazione pubblica, reti di distribuzione dell'acqua potabile e dell'energia elettrica;

b la cessione da parte dei proprietari al Comune, senza corrispettivo, delle aree occorrenti e delle opere di cui al punto precedente, oltre alle aree da destinare ad eventuali asili, scuole elementari e medie inferiori, con imputazione del valore di tali opere a scomputo del contributo di miglioria specifica.

c la condizione di cui alla lettera *b* non si applica a quei complessi organizzati destinati, con atto trascritto, a non essere aperti al pubblico, costituendo un insieme autosufficiente di carattere privato con idonee recinzioni. In tal caso il complesso dovrà contenere anche le opere sociali (asili, scuole, chiese, mercati, campi sportivi, ecc.) secondo le caratteristiche tecniche da concordarsi con il Comune in sede di convenzione e la cui costruzione e gestione rimane a totale carico del lottizzatore.

5 Sottozona G5: verde privato organizzato.

Questa sottozona è prevalentemente destinata alla costruzione di impianti sportivi di proprietà privata.

Possono essere anche ammesse costruzioni destinate allo svolgimento di attività culturali, ricreative, rappresentative e turistiche, con indice di fabbricabilità di 0,2 mc./mq. e un'altezza massima di m. 10.

Art. 12

ZONA H: AGRO ROMANO

Tale zona comprende tutto il territorio comunale con destinazione agricola cui si intende conservare sia tale funzione sia l'aspetto caratteristico della campagna romana.

La zona H è distinta in due sottozone: H1 e H2.

1 Sottozona H1.

Nella sottozona H1 sono consentite le costruzioni necessarie per la conduzione agricola e anche di tipo residenziale, sia isolate e sia raggruppate in nuclei edilizi organizzati.

a Costruzioni residenziali isolate sono quelle da attuarsi su iniziativa del singolo proprietario e non in forza di convenzione urbanistica. Tali costruzioni isolate e unifamiliari non possono sorgere su lotti di superficie inferiore a 10.000 mq., e possono avere una cubatura utile massima di 0,10 mc/mq, ed una altezza non superiore a m. 7,50. Per cubatura utile si intende quella riferita ai piani fuori terra. La superficie utile netta, per ciascuna costruzione, non sarà comunque inferiore a quella stabilita dalla legge 10 agosto 1950, n. 710 (legge Aldisio), indipendentemente dal numero dei vani.

b Nuclei edilizi organizzati sono complessi di residenze (la cui formazione deve essere sottoposta a preventiva autorizzazione della Giunta Municipale) da attuarsi, su iniziativa ed a cura e spese dei proprietari — singoli ovvero associati sotto forma di consorzio, cooperativa o società — in base a convenzione da stipularsi con il Comune.

Le caratteristiche delle singole residenze sono quelle indicate alla lettera *a* e la superficie carrispondente a ciascuna di queste, sia pure accorpata, è stabilita in mq. 10.000.

I nuclei edilizi organizzati possono essere autorizzati per aree di superficie non superiore a 30 ettari e con una densità abitativa territoriale di 0,15 mc/mq.

Oltre le costruzioni di carattere residenziale nei limiti di cubatura sopraindicati, è consentita, per i nuclei di almeno 20 edifici, una maggiore cubatura, nella percentuale dell'8% per edifici ad uso pubblico o commerciale.

Gli edifici residenziali debbono essere accentrati nella parte più idonea del nucleo, la quale deve di massima corrispondere al 20% della superficie territoriale, mentre la parte residua deve essere destinata ad uso agricolo e a verde, impianti sportivi e ricreativi, scuole, ecc.

Per tutti gli edifici dei nuclei residenziali suddetti l'altezza massima è stabilita in m. 7,50.

I nuclei edilizi organizzati sono autorizzati mediante convenzioni da stipularsi con il Comune previa approvazione del piano di lottizzazione volumetrica di ciascun nucleo e previ i seguenti impegni da parte dei proprietari:

— prestazione di idonee garanzie, per l'esecuzione graduata e tempestiva, a loro cura e spese, delle opere di urbanizzazione primaria: rete stradale, fognatura, pubblica illuminazione, rete di distribuzione dell'acqua potabile e della energia elettrica;

— cessione al Comune, senza corrispettivo, delle aree e delle opere di cui al punto precedente, con imputazione del valore di tali aree ed opere a scomputo della parte di valore delle aree edificabili assoggettabili a contributo di miglioria specifica.

Potranno ammettersi nuclei edilizi organizzati per comprensori superiori a 30 ettari, con maggiori densità abitative territoriali, previo studio generale di localizzazione di detti nuclei nell'ambito del territorio dell'agro da redigersi in armonia con le previsioni che saranno adottate in sede di piano intercomunale e da approvarsi ad integrazione del presente piano.

2 Sottozona H2.

Nella sottozona H2 sono consentite soltanto le costruzioni necessarie per la conduzione agricola. Tali costruzioni non possono sorgere su lotti di superficie inferiore a 20.000 mq., e possono avere una cubatura massima di 0,05 mc/mq. ed un'altezza non superiore a 2 piani.

3 Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano nei casi previsti e disciplinati dalla legge 30 dicembre 1960, n. 1670 e relativo regolamento approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1962, n. 128, concernenti la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli.

Del pari non si applicano alle aree dell'Agro Romano servite da piani di bonifica approvati nelle forme di legge.

Art. 13

ZONA I: CENTRI DIREZIONALI

Tale zona è suddivisa in tre sottozone (I_1, I_2, e I_3).
La realizzazione delle zone I_1, I_2, I_3 avverrà previa predisposizione di un progetto generale unitario di sistemazione urbanistica a carattere planovolumetrico in base al quale saranno determinati ilimiti dei comprensori.
La realizzazione dei singoli quartieri o nuclei, secondo la indicazione di massima contenuta nel piano regolatore generale, avverrà o per iniziativa comunale o per iniziativa privata. Nel primo caso il Comune, formato il piano particolareggiato, ove non ritenga di avvalersi della facoltà concessagli dall'articolo 18 della legge 17 agosto 1962, n. 150, inviterà i proprietari di tutte le aree ricadenti nel perimetro del piano a costituire — entro un termine prefissato — un consorzio, il cui scopo sarà quello di realizzare il quartiere o nucleo distribuendo in misura proporzionale gli oneri e i vantaggi della urbanizzazione. Il consorzio dovrà stipulare con il Comune apposita convenzione, che tiene luogo del piano finanziario previsto dall'ultimo comma dell'art. 13 della legge avanti citata. Nel secondo caso mediante progetti di lottizzazioni planovolumetriche convenzionate tra i proprietari delle aree — da soli o riuniti in consorzio — ed il Comune di Roma. In ambedue i casi l'onere di realizzare le opere di urbanizzazione primaria (strade, fognature, rete di distribuzione dell'acqua potabile e dell'energia elettrica, pubblica illuminazione, parchi pubblici) e di cedere le aree al Comune per i servizi d'interesse collettivo, secondo il paragrafo 5 dell'art. 2 delle presenti norme, sarà pro-quota a carico dei proprietari delle aree incluse nel comprensorio.
La cessione delle aree e delle opere di cui sopra avverrà senza corrispettivo, con imputazione del valore di tali aree ed opere a scomputo del contributo di miglioria specifica.
Le previsioni dei piani particolareggiati e delle lottizzazioni convenzionate debbono essere estese alla totalità dei singoli comprensori come determinati nel progetto generale unitario; eccezionalmente le convenzioni possono riguardare soltanto parte di detti comprensori, a condizione che si tratti di complessi organici ed inquadrati nello studio planovolumetrico dell'intero comprensorio.
I comprensori dovranno prendere in considerazione anche aree finitime incluse entro ciascuna grande maglia della rete viaria principale prevista dal piano regolatore generale.
Agli effetti del comprensorio, si dovrà tenere conto delle aliquote di superficie da destinare a strade, parcheggi, parchi pubblici, servizi, considerando inclusa in esso comprensorio anche metà della sede stradale delle adiacenti vie previste dal piano regolatore generale.
La predetta aliquota, prefissata percentualmente, dovrà permettere la costruzione dei servizi necessari e relativi a comprensori di 5.000, 10.000 e 30.000 abitanti.
Qualora il comprensorio non permetta l'insediamento di 30.000 abitanti dovranno essere lasciate a disposizione le aree necessarie per i servizi relativi a comprensori di maggiore entità. Nel progetto general unitario sarà indicata l'ubicazione delle aree per i servizi relativi a insediamenti di entità superiore e ciò in relazione ai comprensori finitimi a quelli in esame.

1 Sottozona I_1.
Le sottozone indicate per tale destinazione sono riservate alla costruzione di:
a uffici pubblici statali, parastatali, regionali, provinciali, comunali o sedi di istituti di diritto pubblico, di enti previdenziali, assistenziali o di beneficienza, di interesse nazionale, provinciale o cittadino;
b sedi di grandi società, banche ed istituti;
c uffici privati (rappresentanze, studi professionali, ecc.);
d grandi magazzini di vendita (supermercati, magazzini a prezzo unico, ecc.) di carattere cittadino;
e edifici per attività culturali;
f edifici per spettacoli;
g servizi vari di interesse cittadino (autostazioni, eliporti, ecc.);
h sedi di grandi alberghi;
i abitazioni in misura corrispondente alle esigenze del personale addetto agli uffici e servizi del centro direzionale e comunque non superiore al 20% delle aree fabbricabili del comprensorio, computando in detta percentuale anche le aree già eventualmente edificate a scopo di abitazione.
L'organizzazione dei centri richiede:
— rete viaria automobilistica particolarmente fluida e provvista di ampi parcheggi pubblici;
— rete pedonale indipendente da quella automobilistica, ma strettamente legata all'ubicazione dei parcheggi;
— spazi destinati a giardini e alberature delle zone a parcheggio;
— ampia dotazione di parcheggi annessi alle costruzioni.
La percentuale di utilizzazione delle aree è fissata in:
— 45% per strade e parcheggi;
— 15% per giardini e parchi;
— 40% da destinare alle costruzioni, con indice di fabbricabilità fondiaria massima di mc. 12 per mq. se le costruzioni sono destinate ad uffici e di mc. 10 per mq. se destinate ad abitazioni. Potranno essere consentite costruzioni eccedenti le altezze massime stabilite dal regolamento edilizio, purché previste nei piani particolareggiati e con il benestare della Soprintendenza ai Monumenti.

2 Sottozona I_2.
Tale sottozona include i comprensori adiacenti all'asse attrezzato, alla Via Casilina, e alla Via Cristoforo Colombo, per i quali è prevista una edilizia di tipo analogo a quella della sottozona I_1.
Ferme restando le destinazioni d'uso previste per la sottozona I_1, in questa zona è ammessa la costruzione di abitazioni in misura non superiore al 50% delle aree fabbricabili del comprensorio.
La percentuale di utilizzazione delle aree è fissata in:
— 40% per strade e parcheggi;
— 10% per verde pubblico;
— 10% per servizi di quartiere;
— 40% per costruzioni.
L'indice di fabbricabilità fondiaria massima calcolata cioè in base al 40% delle aree comprese nella zona, non deve superare 12 mc/mq. se esse sono destinate ad uffici e 10 mc/mq. se esse sono destinate ad abitazioni. Per quanto concerne le altezze massime valgono le disposizioni di cui al punto 1.

3 Sottozona I_3.
Tale sottozona indica aree di limitata estensione sulle quali è previsto debbano sorgere complessi che per la loro natura e ubicazione è opportuno che siano disciplinati urbanisticamente per mezzo di volumetrie speciali.

4 Nella sottozona I_1, I_2 e I_3, in sede di rilascio di licenza di costruzione, il Comune imporrà ed il costruttore accetterà il vincolo d'uso per i fabbricati non destinati ad abitazione.

Art. 14

ZONA L: INDUSTRIA

Questa zona è divisa in tre sottozone:
a sottozona L1: aree per industrie grandi e medie;
b sottozona L2: aree per piccole industrie, per artigianato industriale, depositi e magazzini.
c sottozona L3: aree per industrie grandi, medie e piccole, per artigianato industriale, depositi e magazzini, nonché per attrezzature di servizi generali inerenti.
In tali sottozone qualsiasi costruzione è subordinata all'adozione di piani particolareggiati o di piani di lottizzazione convenzionati con il Comune, nei quali dovrà essere indicata la parte del territorio destinata a ciascun tipo di industrie, ai depositi, ai magazzini ed alle attrezzature di servizi generali inerenti.

1 Sottozona L1.
In tale sottozona è consentita la costruzione di stabilimenti e impianti industriali in genere. Sulle aree predette sono vietate le case di abitazioni eccetto per il personale dirigente e di custodia.
Gli edifici industriali possono sorgere su appezzamenti di terreno aventi una superficie non inferiore a mq. 2.000 per la media industria e a mq. 15.000 per la grande industria, secondo quanto previsto dai piani particolareggiati.
In particolare, ogni edificio industriale deve sorgere isolato ed avere distacchi dai confini o da corpi di fabbrica dello stesso complesso, pari almeno alla altezza dell'edificio principale ma in nessun caso inferiore ai m. 6. L'altezza massima assoluta resta quella stabilita dal regolamento edilizio del 1934 per le zone esterne, salvo deroghe ai sensi dell'art. 3 della Legge 21 dicembre 1955, n. 1357.
Fanno eccezione a detti limiti di altezza, le ciminiere, le antenne e le apparecchiature speciali (piani di carico, ponti mobili, ecc.) strettamente connessi alla funzionalità dello stabilimento.
Nelle aree di distacco possono sorgere costruzioni accessorie, anche addossate ai confini di proprietà. Le misure massime raggiungibili da tali costruzioni accessorie sono mq. 130 in superficie coperta e m. 4,50 in altezza.
Le recinzioni degli edifici industriali debbono risultare distaccate dalle strade in ragione di m. 50 dal filo stradale, salvo che non siano stabiliti maggiori distacchi in sede di piano particolareggiato.
Gli edifici industriali dovranno essere distaccati dalle recinzioni non meno di m. 6.
Le fasce di terreno corrispondenti agli anzidetti distacchi dalle strade debbono restare vincolate a verde per una profondità minima di m. 10 con idonei varchi per gli autoveicoli e per tutto lo sviluppo del lotto fronteggiante la strada; la parte rimanente di dette fasce deve avere idonea sistemazione superficiale, al fine di consentire la sosta e la manovra degli autoveicoli.
Le recinzioni debbono essere arretrate per una profondità non inferiore alla metà dell'ampiezza dell'ingresso.

2 Sottozona L2.
In tale sottozona è consentita la costruzione di edifici e impianti al servizio dell'industria piccola, per l'artigianato industriale e relativi depositi e magazzini.
Sulle aree predette sono vietate le case di abitazione, eccetto che per il personale dirigente e di custodia nonché quelle per gli artigiani purché localizzate in modo da restare direttamente connesse agli spazi riservati alle rispettive attività e comunque disciplinate dal piano particolareggiato o da un piano di lottizzazione convenzionato con il Comune.
Gli edifici industriali e artigianali possono sorgere su appezzamenti di terreno aventi una superficie di terreno non inferiore a mq. 2.000 e debbono risultare distaccati dai confini per una misura pari all'altezza della fronte del fabbricato verso il confine, e comunque non inferiore a m. 10; sul fronte stradale le recinzioni degli edifici industriali devono risultare distaccate dalle strade in ragione di m. 25 dal filo stradale, salvo che non siano stabiliti maggiori distacchi in sede di piano particolareggiato.
L'altezza massima assoluta dei fabbricati non può essere superiore a m. 15.
Le fasce di terreno corrispondenti agli anzidetti distacchi dalle strade debbono restare vincolate a verde per una profondità minima di m. 8, con idonei varchi per autoveicoli e per tutto lo sviluppo del lotto fronteggiante la strada; la parte rimanente di dette fasce deve avere idonea sistemazione superficiale al fine di consentirvi la sosta e la manovra degli autoveicoli.
Le recinzioni devono essere arretrate in corrispondenza degli ingressi carrabili di una misura almeno pari alla larghezza dell'ingresso.

3 Sottozona L3.
In tale sottozona gli edifici industriali debbono rispettare, a seconda del tipo di industria, le prescrizioni di cui rispettivamente ai numeri 1 e 2 del presente articolo.

Art. 15

ZONA M: ATTREZZATURE DI SERVIZIO

1 Le aree della zona M sono destinate alle attrezzature di servizio. Essa è suddivisa nelle seguenti sottozone:
a sottozona M1, le cui aree sono destinate a servizi generali pubblici o gestiti da enti pubblici;
b sottozona M2, le cui aree sono destinate ai servizi generali o locali di proprietà privata;
c sottozona M3, le cui aree sono destinate ai servizi pubblici locali;
d sottozona M4, le cui aree sono destinate al complesso della nuova Città Universitaria.

2 Il volume delle costruzioni realizzabili nelle aree comprese in zona M non deve superare l'indice di fabbricabilità di mc. due per ogni metro quadrato della superficie fondiaria e la conformazione e la distribuzione dei corpi di fabbrica deve essere tale da consentire all'interno dei lotti la sistemazione di ampi spazi alberati.
Le installazioni, che saranno allogate in dette aree, sono quelle relative alle seguenti attrezzature:

1 Scolastiche;
2 Culturali;
3 Religiose;
4 Sanitarie;
5 Assistenziali;
6 Sportive;
7 Ricreative;
8 Commerciali;
9 Amministrative;
10 Annonarie;
11 Trasportuali;
12 Turistiche;
13 Coabitative;
14 Verde pubblico attrezzato per il giuoco;
15 Impianti tecnologici (acquedotti, elettrodotti, gasdotti, fognature, telefoni, poste, simili);
16 Installazioni speciali (autoveicolari, ferroviarie, aeroportuali, telecomunicazioni, militari, cimiteriali, N. U., ecc.).

3 La distinzione tra le attrezzature pubbliche, ubicabili in aree ricadenti nelle zone M1 ed M3, è relativa al grado di importanza e al raggio di influenza rispettivi.
Appartengono alla categoria M1 le maggiori installazioni relative alle categorie elencate al punto 2, quali, oltre gli impianti principali dei gruppi 15 e 16:
— gli impianti ospedalieri delle varie categorie;
— gli istituti di istruzione a livello universitario e di ricerca scientifica;
— gli istituti di istruzione media superiore e le sedi delle circoscrizioni del Comune di Roma;
— gli impianti sportivi spettacolari;
— le biblioteche, i musei, gli alberghi, i teatri.
Appartengono alla categoria M2 le attrezzature corrispondenti alle esigenze fondamentali della popolazione non necessariamente pubbliche quali quelle: culturali, turistiche, di istituti e di convivenze, scolastiche, religiose, sanitarie, assistenziali, commerciali, per trasporti, per collegi e convitti.
Per attrezzature del genere, richieste con localizzazione in zona H, può essere consentita una edificabilità non superiore a mc. 0,50 per mq. di area, con altezza massima di m. 10,50 se trattasi di zona H1, e a mc. 0,30 per mq. di area con altezza massima di m. 10,50 se trattasi di zona H2, fermi restando gli altri vincoli per dette zone ed in particolare quello di area minima del lotto a servizio della costruzione.
La destinazione d'uso di queste aree sarà stabilita in modo irreversibile con apposito atto d'obbligo debitamente trascritto.
Appartengono alla categoria M3 i servizi che debbono essere contigui alle residenze e direttamente proporzionati alla popolazione dei singoli quartieri, quali:
— le scuole materne, elementari e medie inferiori;
— le parrocchie e i relativi annessi;
— i campi di giuoco e i campi sportivi;
— i mercati rionali e i supermercati;
— i centri locali destinati alle seguenti attività: commerciali, sociali, sanitarie, assistenziali, culturali, ricreative e amministrative (delegazioni, commissariati, uffici postali, ecc.).
Appartiene alla categoria M4 il complesso destinato alla nuova Città Universitaria nel cui ambito a mezzo di piani particolareggiati saranno individuate le aree destinate alle attrezzature scolastiche vere e proprie, nonché quelle relative ai servizi generali ed alle esigenze della popolazione docente e scolastica, non necessariamente pubbliche, quali quelle culturali, sportive, ricreative e residenziali.

Art. 16
ZONA N: VERDE PUBBLICO

Questa zona è destinata alla creazione di parchi pubblici.
In sede di adozione dei piani particolareggiati di esecuzione potrà essere prevista, in aree incluse nelle zone a parco pubblico e ritenute particolarmente idonee per le specifiche destinazioni di cui appresso, la creazione di impianti sportivi pubblici, nonché costruzioni per ospitare particolari attività che rivestano contemporaneamente i caratteri di pubblica iniziativa e di pubblico interesse.
Tali costruzioni non devono arrecare alcun pregiudizio al godimento e all'agibilità del parco pubblico da parte della cittadinanza, alle alberature esistenti e alle caratteristiche panoramiche ed ambientali del complesso.
I relativi progetti dovranno riportare il nulla osta della Sovraintendenza ai Monumenti.

Art. 17
ZONE VINCOLATE

Indipendentemente dalla destinazione di cui agli articoli precedenti, alcune parti del territorio comunale sono inoltre soggette alle limitazioni imposte dai seguenti vincoli:

1 Vincolo cimiteriale: limitazioni stabilite dall'art. 338 del Testo Unico delle leggi sanitarie 27 luglio 1934, n. 1265, legge 17 ottobre 1957, n. 983 e legge 4 dicembre 1956, n. 1428 per i cimiteri di guerra.

2 Vincolo aeronautico: limitazioni stabilite dagli artt. 715 e 717 del Codice della navigazione.

3 Vincolo di protezione degli impianti di telecomunicazioni;

4 Vincolo di rispetto delle falde idriche.
Nella zona sottoposta a vincolo di rispetto assoluto, al fine di preservare direttamente da inquinamento le acque (superficiali o sotterranee) destinate ad uso potabile, è fatto divieto:
— di costruire fabbricati di abitazione o comunque destinati alla permanenza dell'uomo, al ricovero di animali, per industrie ed in genere per attività che comportino scarico di acqua di rifiuto, putrescibile;
— di impiegare materiali di qualunque genere per la concimazione dei terreni;
— di far sostare bestiame per pascolo o stazzo;
— di immettere nei fossi esistenti, scarichi provenienti da comprensori limitrofi, contenenti acque di rifiuto, tranne che i fossi stessi vengano impermeabilizzati a partire dal punto di immissione delle acque di scarico fino ad un tratto a valle delle sorgenti o falde da proteggere.
È fatto altresí obbligo di richiedere e ottenere apposita autorizzazione dall'Ufficio d'Igiene prima della escavazione di pozzi di qualunque genere e dell'apertura di cave di materiali nelle zone di cui sopra.
Per i numeri 2, 3 e 4 il piano regolatore indica i vincoli di rispetto assoluto.

5 Vincolo di protezione delle falde idriche.
Nelle zone di protezione, al fine di preservare da possibili inquinamenti le acque (superficiali o sotterranee) destinate ad uso potabile, l'approvazione dei piani particolareggiati e di lottizzazione nonché il rilascio delle licenze di costruzione dovranno essere subordinati ad apposito parere congiunto dell'Ufficio d'Igiene e dell'A.C.E.A.
I piani particolareggiati e i progetti di lottizzazione dovranno rispettare le seguenti condizioni:
— il sistema di fognatura dovrà essere del tipo « separato »; la rete nera sarà realizzata con accorgimenti tali da garantire la assoluta impermeabilità e durata, ed assicurare rapido smaltimento dei liquami;
— i collettori delle reti nere dovranno convergere o in colatoi che nel loro successivo percorso non interessino zone di assoluto rispetto o di vincolo particolare per la protezione delle falde idriche, ovvero in impianti di trattamento le cui caratteristiche saranno stabilite caso per caso.
Nessuna licenza edilizia relativa a edifici compresi entro i perimetri di piani particolareggiati o di lottizzazioni potrà essere rilasciata prima che sia stata realizzata la relativa rete nera, completa degli impianti terminali di cui sopra.
Per gli edifici ricadenti fuori del perimetro di piani particolareggiati o di lottizzazione, qualunque sia la loro destinazione, la licenza edilizia potrà essere rilasciata solo quando siano stati previsti idonei impianti di trattamento e smaltimento delle acque di rifiuto; le caratteristiche di tali impianti saranno definite caso per caso.

6 Vincolo archeologico o paesistico; limitazioni stabilite dalla legge 1° giugno 1939, n. 1809 e 29 giugno 1939, n. 1497 e regolamento 3 giugno 1940, n. 1357.

7 Vincolo di rispetto monumentale
In corrispondenza delle località individuate con il simbolo di avanzi archeologici o di costruzioni di interesse storico, monumentale, panoramico o ambientale, nessuna licenza di costruzione, ampliamento o trasformazione può essere rilasciata senza il preventivo benestare della Sovraintendenza ai Monumenti e, ove trattasi di ruderi archeologici, anche della Sovrintendenza delle Antichità di Roma I.
Ciascuna di dette Sovraintendenze potrà disporre che vengano preventivamente effettuati saggi di ricognizione e rilevamenti a carico del proprietario.

8 Vincolo di rispetto della viabilità principale.
Nelle zone sottoposte a tale vincolo è vietata ogni costruzione, anche di carattere provvisorio nonché ogni accesso da abitazioni o da strade secondarie, all'infuori di quelle indicate nel piano regolatore generale e nei piani particolareggiati.
Salvo i maggiori vincoli derivanti dalle previsioni del piano, lungo le strade statali e provinciali non possono sorgere costruzioni nelle fasce laterali alle strade stesse, per una profondità di metri 20 dal ciglio stradale. Per le strade comunali tale vincolo è ridotto a metri 10.

Art. 18
INDICAZIONE GRAFICA DELLE MODALITÀ DI ATTUAZIONE DEL PIANO

Nella planimetria sono indicate le zone sottoposte a differenti modalità di attuazione del P.R.G. e piú precisamente:

a le zone per le quali sono necessari i piani particolareggiati di esecuzione o piani di iniziativa privata;

b le zone nelle quali il piano si attua attraverso normali progetti edilizi (zone D e F1).

Art. 19
PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO

L'Amministrazione Comunale avvalendosi anche dell'opera di un apposito organismo preposto alla ricerca ed alla metodologia operativa, formerà all'inizio di ogni biennio un « programma di attuazione del piano » che dovrà contenere:
a le indicazioni delle opere stradali, dei trasporti e dei parcheggi, delle zone direzionali, dei servizi, delle zone verdi, delle zone industriali e delle opere edilizie da realizzare per iniziativa del Comune e di altri enti pubblici ed eventuali attrezzature intercomunali;
b i piani particolareggiati di esecuzione che si intendono studiare ed adottare;
c l'indicazione dei comprensori nei quali si intende autorizzare le convenzioni.

Art. 20
ATTUAZIONE DEL PIANO

Il Piano Regolatore Generale di Roma si avvale per la sua attuazione delle disposizioni legislative vigenti e delle disposizioni legislative urbanistiche che verranno emanate successivamente. In particolare verranno utilizzate le facoltà concesse all'Amministrazione:
a art. 18 della legge 17 agosto 1942, n. 1150;
b legge 18 aprile 1962, n. 167.

Art. 21
DISPOSIZIONI FINALI

Per quanto non siano in contrasto, o comunque incompatibili con le norme sopra stabilite continuano ad applicarsi le disposizioni del regolamento edilizio del 1934 e successive modificazioni.

Tre anni di cronaca romana

di Italo Insolera e Manieri-Elia

Il 24 giugno 1959 il Consiglio Comunale di Roma adottava il piano regolatore redatto dall'Ufficio Speciale per il nuovo piano regolatore e dalla stessa Giunta Comunale, generalmente noto come « piano Cioccetti ». Votavano per il piano democristiani, liberali, monarchici, missini; votavano contro il socialdemocratico Farina e l'indipendente di sinistra Smith; comunisti e socialisti avevano abbandonato l'aula.
Nell'autunno il piano fu pubblicato e una commissione composta da Virgilio Testa (presidente), Di Pierri, Furitano, Colamartino, Bianchi, Guidi esaminò le 2766 osservazioni presentate. Il 27 gennaio del 1960 il Sindaco Urbano Cioccetti consegnava gli elaborati del piano al Ministero dei Lavori Pubblici, in base ad una delibera della Giunta, senza alcuna discussione in Consiglio Comunale.

Il nuovo aereoporto

Durante i molti mesi di giacenza del piano presso il Consiglio Superiore dei LL.PP. vengono completate ed avviate alcune importanti opere.
Nel gennaio 1961 viene aperto al pubblico il nuovo aereoporto intercontinentale Leonardo Da Vinci a Fiumicino: l'inaugurazione in un primo tempo era stata preventivata per le Olimpiadi (Urbanistica n. 32, p. 119). I viaggiatori — soprattutto quelli delle linee nazionali — hanno la netta sensazione che in complesso l'aereoporto è piú brutto e piú scomodo di quello di Ciampino. A parte le critiche mosse alla sua efficienza areonautica e a parte gli scandali sollevati e confermati dalla commissione parlamentare d'inchiesta presieduta dal liberale Bozzi, non possiamo non rilevare una serie di incongruenze dal punto di vista urbanistico.
Si direbbe che l'aereoporto sia stato progettato senza pensare assolutamente al suo collegamento con la città; nei primi tempi il traffico fu immesso sic et simpliciter sull'autostrada Roma-Ostia senza nemmeno studiare come disciplinare il bivio oltre Ostia Antica. Si risolse poi alla meno peggio questo irresolubile nodo con lunghissime deviazioni e rotatorie. Ma restò il problema della assoluta incapacità della vecchia autostrada a reggere i due traffici; si sapeva del resto benissimo che d'estate e nei giorni festivi l'autostrada già da anni non riesce neppure a contenere il solo traffico da Roma al mare.
Un'autostrada diretta dalla città all'aereoporto fu pensata solo dopo l'inaugurazione di questo e la sua costruzione è tuttora in corso. Il primo tracciato progettato prevedeva l'allaccio dell'autostrada al punto piú vicino della città, secondo un criterio di errata economia: da lí infatti per raggiungere il « terminal », necessariamente ubicato alla stazione, si sarebbe dovuto attraversare tutto il centro storico! Per fortuna il tracciato è stato cambiato e l'autostrada per l'aereoporto si potrà inserire nel sistema dell'asse attrezzato e degli scorrimenti orientali, quando questi saranno attuati.
Questo tracciato, però, ha il non lieve difetto — a quanto pare, frequentissimo in Italia — di ignorare la consistenza dei terreni: il 28 giugno 1963 ben nove campate del viadotto della Magliana verranno trasportate via da una frana in condizioni meteorologiche del tutto normali.
La soluzione piú logica, efficiente e meno costosa è stata proposta solo negli ambienti culturali, ma nessuna delle varie autorità responsabili l'ha mai presa in considerazione. Roma è collegata a Fiumicino da una linea ferroviaria: con una deviazione di poche centinaia di metri si poteva — e si può sempre — attuare un collegamento ferroviario tra l'aerostazione e il « terminal » in 20 minuti, e analoghi collegamenti con le stazioni periferiche della città (il percorso è infatti di 34 chiolometri che gli accelerati coprono in 40 minuti fermando a tutte le stazioni). Con il pullman oggi occorrono 60 minuti, e anche con la nuova autostrada non ne occorreranno meno di 40-45, dato il lungo tratto urbano.

I nuovi insediamenti INCIS e INA-Casa

Il 28 febbraio 1961, nel corso di una apposita conferenza stampa, il presidente dell'INCIS, avv. Ortolani, annuncia la costruzione di due nuovi quartieri.
Il primo si trova a sud-ovest dell'EUR al 9° km. della via Ostiense, all'incrocio con la via di Decima, ed è collegato direttamente all'EUR con una nuova arteria stradale lunga 1200 metri e larga 20. Il quartiere copre 22 ettari, comprende 45 fabbricati con 1890 alloggi e il suo costo è di 8 miliardi a cui devono aggiungersi 230 milioni per la strada verso l'EUR e il complesso delle fogne.
Il secondo quartiere è in località Torre Massimi sulla via della Pisana, un chilometro oltre il grande raccordo anulare a sud ovest della città; questo quartiere è piú piccolo comprendendo 500 alloggi e costando 2 miliardi e 350 milioni.
Se si aggiungono a questi due grossi insediamenti dell'INCIS i quartieri INA-Casa e CEP alla Magliana e quanto nella zona ha realizzato o sta per realizzare l'iniziativa privata, si arriva alla conclusione, ovvia ed immediata, che nel settore ovest dove i piani regolatori prevedono non piú del 15% dell'espansione totale (si veda a pag. 138 del n. 28-29 di « Urbanistica ») questa percentuale è già oltrepassata. Come osserva giustamente il Tirincanti (« Il Messaggero » 14 marzo 1961) ciò non può essere

casuale: « Si deve concludere che la scelta della dislocazione dei due nuovi quartieri è stata fatta allo scopo deliberato di portare un nuovo contributo al rovesciamento delle previsioni di espansione della città ».

Il 27 luglio 1961 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nomina finalmente, dopo esattamente 18 mesi, la commissione incaricata di esaminare il piano: Cesare Valle, presidente, Andrea Lo Jacono, avv. Bronzini per l'avvocatura dello Stato, Bruno Molajoli, direttore generale Belle Arti, Vittorio Cafiero, Arnaldo Foschini, Aldo Fraschetti direttore dell'ANAS, Ruben Fienga delle Ferrovie dello Stato, Pier Luigi Nervi, Carlucci della Motorizzazione civile, Vincenzo Di Gioia, Saladino Cramarossa della Direzione Generale Sanità, il generale Biagio Biagioli per il Ministero della Difesa, il dr. Sfrecola per il Demanio, l'ing. Reggiani, provveditore alle OO.PP. per il Lazio, l'ing. Salvi e l'ing. Franco. La commissione si aggiorna a dopo le ferie ed è solo nel settembre successivo che si ricomincia a parlare del piano regolatore: mancano nove mesi alla scadenza delle misure di salvaguardia (24 giugno 1962). Contemporaneamente all'inizio dell'esame del « piano Cioccetti », il Consiglio Superiore LL.PP. « prende atto », il 12 ottobre, degli studi per il piano intercomunale effettuati dall'Ufficio Speciale per il nuovo piano regolatore.

Il 28 ottobre la Sezione Romana di « Italia Nostra » organizza un Convegno al Ridotto dell'Eliseo: il suo presidente, Leonardo Benevolo, in una lunga relazione riapre, dopo circa 2 anni, il discorso sul piano.

Documento n. 1

... sono passati piú di due anni, e il piano sta per essere giudicato dal Consiglio Superiore dei LL.PP., il tempo sembra aver affievolito il severo giudizio che fu dato allora, e si sente dire da varie parti che in fondo il nuovo piano ha i suoi lati positivi, che se fosse realizzato porterebbe grandi miglioramenti e che, ad ogni modo, la situazione è cosí precaria da richiedere con urgenza un piano qualsiasi: insomma, si dice, meglio questo piano che niente.
« Italia Nostra » e gli altri istituti culturali si trovarono di fronte a questo dilemma quando fecero le loro osservazioni al piano regolatore; il piano infatti si presentava male non nei particolari ma nell'insieme, e solo una rielaborazione radicale avrebbe potuto renderlo accettabile. Questa rielaborazione avrebbe richiesto un lungo tempo, e avrebbe potuto portare a una decadenza delle norme di salvaguardia; tuttavia, dopo matura riflessione, fu riconosciuto che in ogni caso il piano adottato in Comune doveva considerarsi inaccettabile. « Meglio sarebbe infatti — cito le osservazioni dell'I.N.U. — affrontare il periodo di carente disciplina urbanistica necessario allo studio di un nuovo piú completo documento, piuttosto che veder chiuso, per parecchie decine di anni, il discorso su un'effettiva pianificazione generale della città ».
Se dunque la scelta riguardasse solo questo piano, da prendere o da lasciare, bisognerebbe dire che sarebbe meglio nessun piano di questo piano. Ma per fortuna esiste una soluzione intermedia; infatti l'I.N.U., « Italia Nostra » e l'Unione dei Tecnici Cattolici fecero uno sforzo comune per condensare le loro proposte in una serie di emendamenti precisi, legati fra loro da un nesso logico e quindi equivalenti a una rielaborazione profonda del piano presentato, ma abbastanza circoscritti per poterli isolare dal contesto del piano. Il Ministero cosí avrebbe potuto approvare il piano stralciando queste soluzioni, e consolidare la disciplina urbanistica della città pur sollecitando le necessarie correzioni, come si è fatto felicemente per Venezia nella primavera scorsa.
Gli emendamenti proposti da « Italia Nostra », dall'I.N.U. e dai Tecnici Cattolici coincidono sostanzialmente fra loro; infatti le lunghe discussioni fatte prima dell'adozione del piano hanno avuto il vantaggio di sviscerare quasi completamente il problema di Roma, si è potuto individuare per convergenza un insieme di soluzioni che formano, si può dire, la « dottrina del piano di Roma ».
È utile ricapitolare adesso questi emendamenti, e proporli per l'ultima volta — prima che sia troppo tardi — all'attenzione di chi deve emettere il giudizio finale.
Come è stato detto molte volte, il difetto principale del nuovo piano regolatore è quello di non essere un piano; non delinea infatti un nuovo organismo urbano, adeguato alle prevedibili dimensioni di Roma nel prossimo futuro, ma si limita a migliorare e a riordinare la situazione attuale, rimediando con molta ingegnosità ai suoi difetti particolari, ma confermando implicitamente i suoi difetti generali.
Infatti:

1 Non precisa le zone d'espansione della città oltre i margini dell'area già urbanizzata, cioè oltre i limiti del vecchio piano del '31 e dei nuclei edilizi adiacenti, fuorché nella zona della via Colombo.

2 Non distingue, in tutto l'agro circostante, le zone residenziali da quelle agricole, imponendo un indice di fabbricazione intermedio (0,2 mc/mq) che consente una fabbricazione sparsa dappertutto, con la densità di 40 ab/ha.

3 Non modifica sensibilmente la struttura monocentrica, a macchia d'olio, della città attuale, prevedendo sia a est che ad ovest un sistema quasi equivalente di grandi vie di comunicazione, che avvolgono ripetutamente ad anello il centro storico.

4 In particolare, assegna all'asse attrezzato orientale il carattere di « tratto urbano dell'autostrada del Sole », cioè il carattere di un semplice collegamento veloce, e lo equilibra ad ovest con un secondo asse attrezzato piú ridotto.

5 Prevede all'EUR l'unico centro direzionale nuovo d'importanza cittadina, quindi conferma la concentrazione di tutte le attività direzionali nel nocciolo centrale della città, a cavallo della zona archeologica.

6 I tempi di attuazione indicati mostrano la mancanza di un chiaro orientamento sulla priorità dei vari interventi, rafforzando cosí il loro carattere episodico e rinunciando a modificare sostanzialmente l'attuale procedimento di crescita della città.
Tutto ciò rende particolarmente precaria la posizione del centro storico. Infatti sul centro storico è imposto un vincolo rigido — addirittura troppo rigido nella sua indeterminatezza — ma la posizione del centro storico nel nuovo organismo urbano è sostanzialmente analoga a quella attuale, facendo prevedere un aumento ulteriore del traffico e della pressione economica sulla sua delicata compagine, e rendendo a lungo andare insostenibile il vincolo stesso.
Partendo dalla constatazione di queste carenze, gli emendamenti proposti dalla nostra associazione e dagli altri istituti culturali si possono riassumere come segue:

1 Occorre precisare le zone d'espansione della città in tutti i settori, e non solo lungo la via Colombo, sia per gli insediamenti residenziali, sia per le industrie e per i servizi.
La distribuzione di massima delle zone d'espansione intorno alla città è stata fissata fin dal 1955 in un o.d.g. della Grande Commissione:

40% nel settore sud (fra l'Ostiense e l'Ardeatina);
30% nel settore est (fra l'Appia e la Tiburtina);
15% a nord (fra la Tiburtina e la Trionfale);
15% a ovest (fra la Trionfale e la Portuense).

È indispensabile trasformare questi numeri in precise indicazioni grafiche, tenendo conto anche degli studi del piano intercomunale.
Verificando gli sviluppi della situazione dal 1959 a oggi si vedrà probabilmente che le quote assegnate ai settori ovest e nord sono già state esaurite — perché in questa direzione si è costruito soprattutto negli ultimi anni — mentre occorre ridurre le espansioni previste nel settore sud e precisare ex novo le espansioni nel settore est.

2 Precisate in tutto il territorio le zone d'espansione, bisognerà tutelare nel resto dell'agro la destinazione agricola del suolo, diminuendo l'indice di fabbricazione da 0,2 a 0,05 mc/mq.
L'indice ora previsto (ed elevato da 0,5 mc/mq in casi speciali dalle commissioni comunali) mira a permettere dovunque una fabbricazione di carattere estensivo, ma urbano, che sta sorgendo disordinatamente, richiedendo servizi costosissimi; invece la giusta esigenza di nuovi quartieri estensivi dev'essere soddisfatta nell'ambito delle zone d'espansione vere e proprie.

3 La rete viaria dovrà essere ritoccata, per renderla meno simmetrica e piú aperta. Si dovranno abolire:
— il ramo dell'asse di scorrimento occidentale che va dalla pineta Sacchetti alla Flaminia per la valle dell'Acqua Traversa;
— il collegamento fra porta Metronia e Ponte Palatino, che divide in due la zona archeologica;
— l'attrezzatura del lungotevere di destra quale strada di scorrimento veloce.
La precisazione delle zone d'espansione in ogni settore richiederà inoltre una appropriata viabilità di collegamento; le nuove zone da progettare nel settore fra l'Appia e la Tiburtina sono già servite adeguatamente dalla nuova Tiburtina e dalla nuova Casilina, mentre le zone da progettare fra la Mediana e i Castelli dovranno essere servite da una nuova via pedemontana (prevista del resto anche nel piano intercomunale) in sostituzione della nuova Ardeatina.
Infine il completamento dell'anello ANAS fra la nuova Cassia e l'Aurelia dovrebbe essere, se non accantonato, almeno rimandato molto nel tempo.

4 L'asse di scorrimento orientale dovrà essere concepito non come semplice strada di scorrimento, ma come « centro lineare della Roma futura », secondo il concetto base del piano del C.E.T. A questo scopo si è proposto di individuare lungo tutto il suo percorso fra Pietralata e l'EUR una zona di notevole larghezza (anche di forma irregolare o discontinua, dove è necessario), per assoggettarla a una disciplina speciale. È indispensabile infatti che ai margini dell'asse l'edilizia non si consolidi con le solite caratteristiche periferiche, ma abbia un ordinamento adeguato all'importanza che assumeranno in seguito questi settori per la città.

L'Ufficio Speciale per il nuovo piano regolatore ha già approfondito questo problema e ha preparato un progetto molto dettagliato della nuova sistemazione edilizia ai margini dell'asse attrezzato. Ci auguriamo che il Consiglio Superiore dei LL.PP. s'interessi a questo progetto, e ne tenga conto.

5 I centri direzionali previsti all'EUR, lungo la Colombo, a Centocelle e a Pietralata dovranno costituire un sistema continuo, dentro la fascia suddetta; le aree non riservate alle attività direzionali vere e proprie potranno esser lasciate allo sfruttamento dei privati, restando inalterata o anche aumentando la densità di fabbricazione, ma riordinando in appositi comparti le singole proprietà.

6 Occorre modificare la successione dei tempi, dando la priorità agli interventi più decisamente innovatori rispetto alla struttura attuale della città.
L'I.N.U. ha proposto questa successione:

prima fase:

— asse attrezzato orientale (eventualmente nelle sole strade di servizio);
— strada di scorrimento interna lungo le mura aureliane (da corso d'Italia a Porta Maggiore);
— autostrada per Fiumicino;

seconda fase:

— completamento dell'asse attrezzato e dell'anello intermedio lungo la cintura ferroviaria;
— nuove strade radiali nei settori est;
— nuova strada pedemontana ai Castelli;

terza fase:

— asse attrezzato occidentale;
— autostrada « degli acquedotti » ai Castelli;
— nuove strade radiali a nord e a ovest.

In un organismo così modificato, i quartieri antichi e le zone verdi dovranno essere tutelati con appositi provvedimenti, e cioè:
— il centro storico dovrà essere difeso non da un vincolo generico, per quanto rigido (questo vincolo finirebbe per equivalere alla « zona bianca » prevista nel piano del '31, e per consentire tutto, poiché non precisa nulla) ma da un piano particolareggiato da redigere contestualmente al piano regolatore generale. Questo piano dovrebbe imporre vincoli diversi alle diverse costruzioni, sul modello di quanto è stato proposto, in via sperimentale, per il quartiere di Tor di Nona, e garantire la conservazione rigida dove occorre, in quanto avrà previsto i necessari interventi innovatori dove conviene prevederli;
— le zone verdi dovranno essere incrementate con l'acquisizione dei principali parchi ancora in possesso dei privati, e tutelate quali pause effettive nel tessuto della città, quindi sottratte il più possibile al traffico d'attraversamento.
In particolare si propone:
— di vincolare a parco pubblico l'intera villa Doria, villa Stuart, villa Torlonia, villa Blanc, villa Albani, villa Leopardi, villa Chigi, il parco dell'Ambasciata Britannica, la zona di Casal de Pazzi, risolvendo inequivocabilmente, nel frattempo, l'acquisizione della parte residua di villa Savoia;
— di rendere nel frattempo molto più restrittive le norme di fabbricazione nei parchi privati, per scoraggiare gli interessi legati al loro sfruttamento;
— di eliminare la strada d'attraversamento prevista attraverso villa Savoia;
— di isolare gradualmente villa Borghese dal transito automobilistico, secondo il progetto presentato a suo tempo da « Italia Nostra »;
— di togliere definitivamente il traffico carrabile dall'Appia Antica, eliminandovi il manto d'asfalto.

Pochi giorni dopo, il 9 novembre, il Consiglio Direttivo della sezione laziale dell'INU pubblica il seguente documento:

Documento n. 2

Il Consiglio Direttivo della Sezione Laziale dell'I.N.U., nell'imminenza del voto del Consiglio Superiore dei LL.PP., sul nuovo piano regolatore di Roma attualmente all'esame, ritiene suo dovere richiamare l'attenzione sui seguenti argomenti:
considerando che l'elaborato del P.R.G. della città di Roma è stato adottato dal Consiglio Comunale il 24 giugno del 1959 e che quindi la scadenza delle misure di salvaguardia avverrà il 24 giugno 1962, mentre ancora non si è giunti al voto del Consiglio Superiore dei LL.PP.;
considerando che è presumibile ed augurabile che sul piano in oggetto venga espresso parere favorevole dal Consiglio Superiore, con modifiche e stralci;
considerando che la rielaborazione del piano richiederà uno studio e una procedura assai lunga e complessa per la sua approvazione, secondo i seguenti passaggi:
— Elaborazione del piano, da parte dell'Ufficio Speciale, in base alle modifiche e agli stralci suggeriti dal Consiglio Superiore dei LL.PP.
— Adozione del Commissario Straordinario.
— Pubblicazione della deliberazione all'Albo Pretorio (15 giorni).
— Approvazione da parte dell'organo di controllo (Prefettura e Ministero degli Interni).
— Pubblicazione del piano (30 giorni).
— Raccolta delle osservazioni (30 giorni).
— Redazione delle controdeduzioni alle osservazioni da parte dell'Amministrazione Comunale.
— Approvazione delle controdeduzioni da parte del Commissario Straordinario.
— Pubblicazione della deliberazione di cui sopra (15 giorni).
— Approvazione da parte dell'organo di controllo.
— Invio del piano, delle osservazioni e delle controdeduzioni alla Sezione Urbanistica Compartimentale.
— Esame ed invio, da parte di questa ultima, al Ministero dei LL.PP., Direzione Generale Urbanistica e Opere Igieniche.
— Istruttoria da parte della VI Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP.
— Parere delle Amministrazioni interessate (Ministero dei Trasporti, Ministero della Pubblica Istruzione, ecc.).
— Parere del Consiglio di Stato.
— Preparazione dello schema di decreto.
— Registrazione da parte della Corte dei Conti.
— Firma del Presidente della Repubblica.
— Pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.
Questo Consiglio Direttivo è convinto che sia molto improbabile poter arrivare entro il 24 giugno al decreto presidenziale che renda operante l'intero piano, e che quindi a tale data tutte le zone del piano per le quali non saranno state richieste modifiche, non saranno più protette dalle misure di salvaguardia, nonostante una nuova adozione del piano da parte del Consiglio Comunale.
Di fronte a tale prospettiva questo Consiglio fa appello agli organi politici, tecnici e amministrativi competenti affinché, data l'importanza della città di Roma, siano approntati strumenti amministrativi e legislativi, anche di carattere eccezionale, idonei a scongiurare un pericolo che comprometterebbe definitivamente lo sforzo di anni di studi, di dibattiti e di lavoro per consentire uno sviluppo equilibrato e civile della città.
In merito a problemi più specifici concernenti la rielaborazione del piano, questo Consiglio Direttivo è d'opinione che sia necessario arrivare nel più breve tempo possibile all'identificazione degli elementi tecnici indispensabili alla predisposizione dei piani particolareggiati per quelle zone che nel piano sono definite troppo genericamente con un vincolo uniforme, in modo da consentire un qualificato avvio degli interventi privati secondo le direttive e la disciplina fissate dal piano: in particolare, quindi, per quanto concerne il centro storico, occorre eseguire un immediato studio per discriminare le zone in cui potranno avvenire interventi immediati da quelle di intervento condizionato, e quelle di rispetto assoluto; e analogamente si operi per la zona « C » di ridimensionamento viario ed edilizio.
È infine di opinione che, per quanto riguarda il piano intercomunale, sia necessario ne vengano approfonditi gli studi e che — nella valutazione di esso in sede ministeriale — venga tenuto conto degli schemi emersi dal Piano stesso, prendendoli come base per le determinazioni degli insediamenti al di là dell'anello ANAS entro l'ambito territoriale del Comune di Roma.
Ciò, beninteso, dovrà essere concluso entro i termini di scadenza delle norme di salvaguardia eventualmente prolungati.
Qualora invece i tempi tecnici a ciò necessari superassero i termini della salvaguardia, questo Consiglio ritiene indispensabile che, a titolo cautelativo, nel frattempo il piano sia approvato per lo meno con quelle precisazioni restrittive già proposte nelle proprie osservazioni relative alle zone H e H_2 dell'Agro romano; e cioè lotto minimo di mq. 20.000 e indice di fabbricabilità 0,05 mc/mq.

Con questi due interventi « Italia Nostra » e l'INU riassumono la situazione culturale e politica in cui il piano va inquadrato e prospettano i più urgenti problemi amministrativi.

Via Cristoforo Colombo

Nel novembre 1961 l'Amministrazione Comunale decide di impiegare parte dei 20 miliardi resi disponibili da un nuovo mutuo dello Stato, per costruire due carreggiate laterali di quattro metri lungo la via Cristoforo Colombo nel tratto tra Roma e l'EUR: su tali carreggiate verrà deviato il traffico pesante. La Cristoforo Colombo raggiungerà in alcuni punti i 100 metri di larghezza con complessive dieci corsie di marcia, più i controviali di rispetto e sosta, diventando dunque, più che mai, la maggiore arteria romana, inconfrontabile anche con la via Olimpica o col raccordo anulare. La sua manutenzione annua e illuminazione costa quasi 100 milioni.
È significativo che nell'autunno 1961 si trovino facilmente i soldi per il sempre maggiore potenziamento dell'asse radiale centro storico-EUR, mentre si accantona l'avvio delle tangenziali e si tenta addirittura di sopprimere l'asse attrezzato adducendo appunto la mancanza di fondi. Se tutte le somme spese poco alla volta in opere stradali errate (o rispecchianti la politica delle comunicazioni opposta a quella decisa dal piano) fossero state concentrate sulle opere giuste ed urgenti, queste sarebbero ormai realizzate.

Il problema dei trasporti STEFER

Nel novembre 1961 la STEFER (Società tramvie e ferrovie elettriche romane) aumenta le tariffe. Di solito provvedimenti del genere provocano qualche brontolío e qualche articolo: stavolta invece la reazione è violentissima e inattesa. Gli utenti bloccano i convogli a Centocelle, a Acilia, sull'Appia Nuova: per piú giorni ne impediscono le partenze nelle ore di punta mattutine sdraiandosi sui binari e sabotando gli autobus. I caroselli delle jeeps della polizia e degli idranti si ripetono per piú giorni: oltre sessanta arresti e numerosi feriti. Infine gli utenti decidono una singolare forma di protesta: pagano solo il biglietto per il tratto piú breve, a tariffa minima, ma scendono poi dove credono, anche oltre il limite della tariffa. Notevoli anche le ripercussioni nei partiti: il segretario politico della sezione della Democrazia Cristiana di Acilia, che ha appoggiato le dimostrázioni, viene destituito e ciò provoca all'interno della D.C. violente reazioni.

Per comprendere questa energica protesta contro una delle due aziende municipalizzate di trasporti bisogna considerare che la STEFER serve tre delle zone di Roma che hanno avuto la maggiore espansione nell'ultimo decennio: la Casilina, l'Appia e la zona verso Ostia. I mezzi di trasporto si sono adeguati in minima parte e restano tra i piú antiquati e quindi tra i peggiori di Roma; le strade percorse sostengono anch'esse un traffico enormemente aumentato e quindi ingorgato nelle ore di punta. Il pessimo funzionamento dell'Azienda si somma dunque al caos urbanistico.

Il 23 novembre 1961 — dopo ventidue mesi di giacenza e a soli sette mesi dalla scadenza delle misure di salvaguardia — il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici termina l'esame del piano e pubblica un lungo voto al riguardo.

Dopo le consuete premesse legali il voto si apre con una lunghissima storia di Roma, dalla Cloaca Massima all'ordine del giorno Lombardi del 26 giugno 1958 (si veda « Urbanistica », n. 28-29, pag. 162); segue un rapido riassunto del piano e delle osservazioni della Direzione Generale Urbanistica, della Sezione Urbanistica del Provveditorato, delle altre Amministrazioni dello Stato. Infine il voto entra nel giudizio del piano.

La lunghezza del testo è tale da non consentirci di riportarlo in forma integrale. Si tratta di un documento in cui il Ministero dei LL.PP. esprime il meglio di sé producendo qualcosa di estremamente composito, talvolta abile e culturalmente illuminato, spesso dispersivo e tecnicamente inefficiente.

Ci accontentiamo di riportare la prima e l'ultima parte, dando poi spazio ai commenti sul voto, che forniranno essi stessi un riassunto vivo ed attuale.

Documento n. 3

Il problema del piano regolatore di Roma ha impegnato, sin dal primo momento, non soltanto gli organismi tecnici e gli ambienti culturali, ma ha anche sensibilizzato l'intera opinione pubblica, imponendosi all'attenzione dell'interesse nazionale per gli insegnamenti che ne possono scaturire sotto i diversi profili tecnici, economici e sociali.

Tale essendo l'importanza e la complessità del tema, questo Consiglio ha ritenuto di non potersi esimere dall'analizzare anzitutto le circostanze di fatto nelle quali si sono svolti gli studi e le elaborazioni per il nuovo piano regolatore, attraverso il lungo e difficile processo di formazione del piano stesso.

Piú che necessaria, infatti, appare indispensabile una diagnosi serena ed approfondita sulle premesse iniziali che hanno condotto all'impostazione dello studio, determinando stati di incertezza durante alcune fasi dell'elaborazione, concretatisi poi in un certo senso di insoddisfazione manifestato da piú parti, sia pure per appositi motivi.

Ora, da un esame del procedimento adottato negli studi, emerge che gli elementi che fin qui dall'inizio hanno influito in senso sfavorevole sul laborioso processo del piano, si possono individuare essenzialmente come segue:

a mancanza d'indicazione degli elementi pregiudiziali su cui fondare una precisa puntualizzazione del tema di base;

b criteri metodologici, non sorretti da rigorose ed accurate analisi, per quanto riguarda specialmente l'orientamento nella scelta delle nuove zone di espansione;

c insufficiente dimensionamento del piano, in relazione alle possibilità offerte dal piú vasto territorio di influenza della città.

È innegabile che il concorso di questi fattori ha prodotto, nel corso degli studi e delle discussioni che ne sono derivate, difficoltà di enucleazione di concetti e difetto di rigore interpretativo, a scapito della concretezza dei giudizi: di qui una certa mancanza di qualificazione e caratterizzazione, che ha prodotto il restringersi di una visione compiutamente organica nella soluzione dei problemi.

Prima, quindi, di intraprendere l'esame particolareggiato del piano, sembra utile soffermarsi a mettere in evidenza le accennate lacune, la cui influenza riaffiora spesso nel processo formativo del piano.

Pur non essendo la identificazione del tema di sola pertinenza del campo urbanistico, comportando anche aspetti politici ed amministrativi, non può non rilevarsi che, a fondamento dello studio del piano, avrebbe dovuto porsi la definizione di quel che è Roma — come corpo sociale ed economico — alla luce di un insieme di atti operativi al livello locale e nazionale.

Sostrato del piano avrebbe dovuto essere, innanzi tutto, la comunità cui esso è destinato; comunità in quanto operante in uno spazio specifico e determinato, valutata nella sua struttura spirituale, sociale, politica, economica, culturale e nella peculiarità di questa struttura, considerata nel passato e nel presente, e considerabile, per ponderate estrapolazioni, nell'avvenire.

In Roma vi è un corpo sociale con caratteristiche particolari dovute al fatto che, come si è già detto, la città è capitale di una Nazione a struttura specifica; è centro mondiale del Cattolicismo; è centro, attraverso testimonianze ancora leggibili, di una cultura ancora al punto focale del mondo; è centro di smistamento di traffici internazionali. Ciascuno di questi aspetti avrebbe dovuto essere, attraverso appropriate indagini, illuminato, affinché, innanzi tutto, l'oggetto del piano fosse presente nella sua viva concretezza.

La sommarietà con la quale le indagini preliminari sono state svolte non ha consentito di precisare i singoli aspetti che la definizione generale del tema avrebbe dovuto indicare, e che, considerati nella loro interdipendenza e mobilità, implicavano problemi dei quali, a loro volta, si dovevano indagare gli elementi condizionanti. Soltanto cosí si sarebbe potuta avere una sufficiente nozione di questo corpo sociale ed economico della città, e delle conseguenti esigenze urbanistiche.

A questo difetto di indagini e di documentazioni è da attribuire la causa principale del travaglio attraverso il quale si è maturata la formazione del piano e si spiega cosí perché le soluzioni man mano avanzate siano apparse in parte insoddisfacenti.

Da ciò discendono anche, nell'ambito concreto, le altre osservazioni che saranno rilevate nel corso della trattazione, tra cui quelle fondamentali sulla qualificazione dei territori e delle loro caratterizzazioni.

Ogni territorio, per le peculiarità e la natura che lo distinguono, come anche per interrelazioni che possono costituirsi con altri territori, deve essere in grado di soddisfare determinate esigenze del corpo sociale. A sua volta, quest'ultimo determina la caratterizzazione delle attrezzature di cui ha bisogno, qualificando in un certo modo il territorio medesimo.

È da notare, infine, che la rilevata incertezza dell'*iter* logico nella formulazione dei vari problemi e delle loro soluzioni, il difetto di indagini e dati che dovevano suffragarli ha reso le soluzioni proposte non in tutto congrue, e quindi suscettibili di apprezzamenti diversi a seconda dei punti di vista e delle diverse sensibilità urbanistiche. Peraltro, questo Consiglio Superiore, come si è dato carico di precisare gli inconvenienti causati dalla difettosa impostazione metodologica, deve anche riconoscere che il piano presenta una intelaiatura di base che, perfezionata e sviluppata, potrà assicurare un piú razionale assetto ed un piú ordinato sviluppo dell'organismo urbano; e deve dare esplicitamente atto al Comune di aver affrontato gli studi e provveduto alle elaborazioni con il massimo impegno, superando difficoltà che non possono essere sottovalutate, sia in relazione alla vastità del tema ed alla complessità dei problemi, sia in dipendenza di situazioni non certo imputabili alla civica Amministrazione.

Vi è anzi da considerare che, tra gli elementi che consentono di riqualificare il complesso delle previsioni del piano, si deve porre in prima linea lo schema del piano intercomunale, i cui studi sono stati concretamente avviati dal Comune per risolvere, in un'ampia proiezione territoriale, i problemi della capitale. E non può non considerarsi che, appunto perché il piano in esame non si appalesa come un sistema in tutto definito ed organizzato, è legittimo prevedere che proprio i suddetti studi sul piano intercomunale e lo schema che essi delineano offrono la possibilità di un piú ampio ed efficace inserimento della città nel suo hinterland e rendono accettabili, alla somma dei valori, la proposta pianificazione urbanistica comunale.

È, infatti, nell'unitaria organicità del suo spazio vitale, che la città potrà trovare il giusto ritmo ed equilibrio tra quei valori che la caratterizzano: la preservazione da inammissibili usure del suo centro storico; la misura propria della sua figura e nella sua essenza spirituale; l'armonia dei rapporti tra le parti che la compongono.

Questi studi di piano intercomunale si sono concretati in un primo schema generale di piano che lo stesso Comune, con la delibera del 12 ottobre 1961, ha ravvisato idoneo in rapporto alle finalità da conseguire, riconoscendo in particolare che lo schema stesso consente di approfondire gli

accennati problemi di inquadramento e di caratterizzazione, con particolare riguardo all'assetto della parte del territorio comunale esterno all'attuale nucleo urbano.
Gli studi hanno posto in luce l'importanza di una visione non limitata alla circoscrizione del solo Comune di Roma, ma estesa anche alle aree di interesse della città, che vanno ben al di là dei suoi confini amministrativi. La validità dei medesimi studi va individuata principalmente nelle risultanze di carattere demografico, che ne definiscono i rapporti di scambio e di gravitazione con Roma, nonché la reale estensione dello spazio geografico in cui possono trovare spiegazione i fenomeni economico-sociali e di strutturazione urbanistica.
Dalle indagini condotte in tale sede è emerso che nel predetto più vasto ambito — comprendente ormai una popolazione valutabile ad oltre 3.500.000 abitanti — si è già attuata spontaneamente una embrionale struttura territoriale, secondo cui i centri abitati più vicini tendono a perdere sempre più le loro caratteristiche di autonomia ed autosufficienza, trasformandosi in veri e propri insediamenti satelliti di Roma. Contemporaneamente, la dipendenza da Roma per i servizi, le attrezzature pubbliche, il rifornimento si estende in funzione diretta della facilità di comunicazioni; e, d'altro lato, questa facilità di comunicazione determina, in contrapposto alla predetta spinta centripeta, un movimento centrifugo della popolazione della città verso la campagna e verso il litorale, tanto a fini residenziali che ricreativi.
A ciò si aggiunga che nel territorio esterno a quello della città si vanno sviluppando sempre più intensamente iniziative di carattere industriale, che determinano ovviamente una attrazione di interessi di lavoro anche da parte della popolazione della capitale.
Questi fenomeni confermano — tra l'altro — la ricerca di più valide alternative in una pianificazione estesa all'intero territorio che gravita su Roma, e si auspica che gli studi occorrenti vengano, al più presto, condotti a termine di intesa con le altre Amministrazioni locali interessate. Attraverso le ulteriori elaborazioni del piano intercomunale, infatti, potrà determinarsi una più decentrata distribuzione di residenze, di centri di lavoro, di attrezzature e di servizi per la vita sociale che potranno finalmente elevare il tono dei Comuni minori e contribuire, al tempo stesso, ad eliminare le cause più dannose di attrazione della città. Sotto tale aspetto, la conseguente indispensabile riorganizzazione delle comunicazioni e dei trasporti servirebbe, non già a facilitare l'immigrazione, ma a rendere più accessibili, a tutti, quei servizi d'ordine superiore che si trovano nelle zone centrali della città e quelle attrezzature di ricreazione e di svago di cui è ancora molto ricco il territorio della provincia.
Gli studi del piano intercomunale si possono pertanto prendere in considerazione, non per esprimere un definitivo giudizio di merito sul contenuto, ma essenzialmente ai fini di riscontrare quale effetto essi abbiano nei confronti del piano regolatore di Roma, attraverso una visione ed una inquadratura a più largo raggio; sotto tale profilo essi sono da ritenersi probatori, soprattutto per quanto concerne l'individuazione dei fenomeni messi in evidenza a seguito delle accurate indagini svolte, nonché in ordine alla enunciazione delle direttive di sviluppo industriale nel vasto ambito territoriale oggetto delle elaborazioni.
Essi, pertanto, al di là di ogni preciso giudizio di merito che sarà espresso solo dopo formale istruttoria, si ravvisano nella presente sede quale utile strumento per riscontrare la validità o meno della impostazione e delle previsioni del piano in esame.
A tale proposito, e con riferimento specifico al territorio del Comune di Roma, si può dire che il ripetuto schema di piano intercomunale evidenzia, da un lato, l'ammissibilità di massima del nuovo piano regolatore, la cui ossatura (principalmente per quanto riguarda la rete viaria fondamentale) si presenta impostata organicamente e tale da garantire, almeno entro il perimetro del G.R.A., un efficiente assetto funzionale; ma, dall'altro lato, lo schema di piano intercomunale pone anche in luce talune discordanze e lacune come ad esempio in alcuni punti della rete delle grandi comunicazioni viarie e nella mancanza di previsioni di sviluppo nell'ambito dell'Agro romano.
Infatti, agli effetti delle differenziazioni tra gli indirizzi del piano regolatore e quelli del piano intercomunale, assume speciale rilevanza il fatto che, in sede di piano regolatore generale, non sono state operate le scelte per le future espansioni, ove si eccettuino le previsioni nella direttrice di via C. Colombo, tra l'E.U.R. e il mare, in quanto il piano regolatore generale si è limitato a stabilire le percentuali secondo cui le espansioni stesse dovranno distribuirsi nel territorio (40% nel settore sud; 30% nel settore sud-est; 15% nel settore nord; 15% nel settore ovest), rinviando ad un tempo successivo le definitive determinazioni. Secondo il piano regolatore generale quasi tutto il territorio al di fuori del G.R.A. viene compreso nella denominazione di Agro romano, che consente una fabbricazione indiscriminata del territorio, con due soli indici di utilizzazione edilizia, differenziata nei due tipi di sottozona H1 ed H2. Tale deficienza è originata, da un lato, dal ricordato difetto di inquadramento degli studi del piano regolatore in esame nel più ampio programma intercomunale, ed è originata, d'altro canto, dal mancato approfondimento della funzione che dovrebbe essere assegnata all'Agro romano nel quadro delle esigenze generali della città.
In proposito si conferma che non può omettersi in sede di piano regolatore generale, la definizione degli insediamenti dell'Agro e la relativa caratterizzazione, agli effetti, sia dell'espansione della città nel suo complesso, sia della qualificazione delle borgate e dei nuclei sorti disordinatamente e senza alcuna organizzazione, sia, infine, di una localizzazione di più ridotte ma altrettanto utili iniziative edilizie nell'ambito dell'Agro stesso, che non contrastino peraltro con gli interessi dell'agricoltura.
Da ciò discende la necessità di integrare e perfezionare il piano in oggetto, tenendo presenti gli studi del piano intercomunale, caratterizzando le previsioni valevoli per l'Agro romano, all'esterno del G.R.A., a mezzo di localizzazioni degli insediamenti e di più appropriata organizzazione del territorio, in rapporto alle varie possibilità di insediamento, di utilizzazione agricola e di salvaguardia dei comprensori di interesse paesistico.
In particolare per ciò che si riferisce alla distribuzione degli insediamenti, può convenirsi nelle risultanze di detti studi, in quanto comportano un idoneo orientamento ed una sufficiente caratterizzazione dei centri residenziali nell'ambito dell'Agro romano. In linea di massima tali presupposti, scaturiti da indagini di notevole ampiezza ed approfondimento, sono da ritenersi di massima validi e possono pertanto essere assunti dal Comune come utili indicazioni agli effetti della distribuzione e della ubicazione degli accennati insediamenti e, più in generale, della possibile utilizzazione a scopi fabbricativi dell'Agro. È tuttavia da precisare che, circa la effettiva determinazione delle localizzazioni, delle densità e delle ampiezze, le indicazioni suddette vengono qui assunte con riserva di ulteriore approfondimento da parte del Comune, in quanto per ciascun nuovo centro o nucleo residenziale occorrerà dare di tali elementi esaurienti giustificazioni, anche in rapporto alla situazione dei luoghi, alla presenza di fattori urbanistici ed alle previste comunicazioni viarie.
Le osservazioni dianzi esposte si riferiscono, come si è detto, a difetti che emergono dall'esame del piano regolatore comunale in rapporto ai primi risultati dello studio del piano intercomunale, ma esse non esauriscono i rilievi di ordine generale che si possono muovere nei confronti del piano in esame. Occorre infatti aggiungere altre considerazione in merito al piano stesso, così come si presenta nel suo insieme, in modo da poterne riscontrare la rispondenza alle finalità da conseguire.
Una considerazione va svolta per quanto riguarda una certa quale genericità di previsioni, che ha comportato un difetto di caratterizzazione del piano. Si tratta, in sostanza, di un mancato sviluppo ed approfondimento di talune enunciazioni programmatiche sulle quali non si può non convenire, ma che tuttavia avrebbe richiesto una applicazione più chiara e precisa, traducendosi in previsioni determinanti ed in norme specifiche. Così, ad esempio, benché nella relazione venga più volte fatto cenno ai problemi di qualificazione funzionale delle varie zone, queste risultano — in genere — caratterizzate soltanto sotto l'aspetto fabbricativo e mancano — di norma — di una più esatta definizione, in rapporto ai compiti che ciascuna di esse dovrà assolvere nel quadro complessivo della città. Tale carenza merita di essere messa in luce specialmente per quanto si riferisce alle esigenze di natura rappresentativa che, in una capitale, assumono un carattere di essenzialità.
Altro elemento, in difetto, di rilievo si riferisce alla organicità di talune impostazioni. Si vuol qui accennare, tra gli altri, al carente approfondimento delle distribuzioni delle nuove zone di espansione, in rapporto alle possibili fonti di lavoro ed in funzione di rapidi collegamenti con le zone di maggiore interesse a mezzo di economici sistemi di trasporto pubblico. A tale proposito il piano dovrà essere perfezionato, facendo in modo che — almeno per le zone più distanziate dal centro attuale — siano previste facilitazioni di ordine urbanistico, affinché, a fianco dei nuovi centri residenziali, sorgano attività di lavoro compatibili con il carattere residenziale dei centri e con quello ambientale delle singole località, e facendo altresì in modo che la dislocazione dei futuri quartieri nelle zone di espansione risulti quanto più possibile concentrata lungo opportune direttrici che rendano economico il passaggio di linee di trasporto pubblico ad alta capacità, come ad esempio, linee di metropolitana.
Una osservazione generale dev'essere anche fatta in merito alle zone verdi. Secondo le previsioni del piano, il quantitativo di parchi e giardini aperti al pubblico, per quanto non elevato, si dimostra tuttavia sufficiente in rapporto alle dimensioni che la città potrà raggiungere (si calcola una dotazione di poco meno di 20 mq. per abitante). Ma è soprattutto la distribuzione che non appare organica, in quanto le zone verdi sono disposte prevalentemente all'esterno della città, mentre nelle zone periferiche i parchi costituiscono piuttosto dei nuclei isolati invece che delle vere e proprie penetrazioni di verde tra le zone abitate, come sarebbe desiderabile. Manca invero quella continuità e organicità di distribuzione delle zone verdi nel corpo dell'abitato, quale va realizzata in ordine ai criteri che, ormai da tempo, vengono adottati nelle città moderne, ed a tal fine è indispensabile che una città come Roma affronti questo problema in modo definitivo.
Tutte le osservazioni riportate, pur rendendo necessaria la introduzione di perfezionamenti, integrazioni e modifiche, non sono tuttavia tali da richiedere una totale rielaborazione. Si è già affermato che l'ossatura del piano è da ritenere valida, e sono da ritenere valide le delineazioni di insieme delle previsioni. Suscettibili di critica sono invece talune impostazioni e talune previsioni.
Si ritiene perciò utile, dopo aver svolto queste considerazioni di ordine generale, condurre un esame più in dettaglio delle soluzioni adottate, così da indicare in forma più puntuale ed appropriata le rettifiche che occorre apportare all'elaborato.

omissis.

Considerazioni conclusive

Alla stregua di tutte le considerazioni finora svolte, può concludersi — in sintesi — che il nuovo piano regolatore generale presenta difetti in diversi suoi aspetti, soprattutto nella organizzazione delle zone e, particolarmente, negli orientamenti e nelle scelte per la definizione delle zone di espansione nel territorio dell'Agro romano.

Si è già detto che le lamentate insufficienze sono imputabili all'originaria impostazione degli studi. Le soluzioni che il piano in esame propone risentono infatti di una impostazione che richiede una appropriata qualificazione, sia agli effetti delle necessarie caratterizzazioni che a quelli della proiezione territoriale delle previsioni. Tuttavia, l'intelaiatura del piano, opportunamente approfondita e rafforzata nella sua ossatura di fondo, potrà assicurare un più razionale assetto e garantire un più sicuro organismo urbano.

A tale scopo si rende indispensabile che venga attuato da parte del Comune il necessario adeguamento, introducendo nel piano le modifiche e le integrazioni che scaturiscono dalle osservazioni — tanto di carattere generale, che particolare — piú avanti espresse. Piú specificamente occorre rivedere ed integrare gli elaborati del piano: la relazione, il programma di attuazione e le planimetrie, nonché perfezionare le norme di esecuzione tenendo presente il testo sopra riportato. Si ritiene, inoltre, opportuno che, agli effetti dell'indispensabile chiarezza ed immediatezza dei riferimenti ai precedenti piani particolareggiati per le zone di tipo B, C e D, venga compilato un elaborato aggiuntivo, con rappresentazioni planimetriche in scala non inferiore ad 1:5.000, recante le previsioni dei piani particolareggiati medesimi nell'ambito delle zone predette. Analogo elaborato aggiuntivo dovrà essere unito per il quartiere dell'E.U.R.

Si ritiene necessario altresí che, in sede di rettifiche da apportare alle planimetrie del piano, queste vengano modificate per tener conto della definizione delle previsioni di P. R. intervenute a seguito dell'approvazione dei piani particolareggiati in data successiva all'adozione del piano in esame.

Collateralmente a dette prescrizioni, non si può mancare in questa sede di raccomandare che venga al piú presto aggiornato il vigente regolamento edilizio, sia per armonizzarlo alle norme del nuovo piano regolatore, sia per adeguarlo allo spirito che deve accompagnarne l'esecuzione, per la quale molte delle precedenti disposizioni sono da ritenersi antiquate e superate.

Ciò detto, giova mettere in rilievo che il piano regolatore, in quanto strumento, non soltanto di disciplina urbanistica, ma anche di sviluppo economico e sociale, non si esaurisce ovviamente nelle enunciazioni programmatiche e nella sua disciplina normativa; pertanto occorrerà predisporre congiuntamente i mezzi ed i dispositivi di attuazione che assicurino la piú efficiente traduzione pratica dei principi posti a base del piano.

Sotto tale profilo questo Consesso ritiene necessario soffermarsi su alcuni aspetti operativi, a completamento e conclusione di quelli cui si è avuto fin qui occasione di accennare.

In primo luogo, si deve tener presente che la formazione del nuovo piano regolatore comporterà per il Comune un impegno di grandissima portata, che richiederà l'adozione di un appropriato indirizzo in campo urbanistico ed edilizio.

Conseguentemente, si rende necessario approfondire gli studi finora condotti ed approntare progettazioni esecutive, che consentano di porre in atto le previsioni in modo ordinato ed efficiente. Questi studi vanno organizzati, basandosi su piú largo concorso di forze professionali, che converrebbe fossero chiamate a partecipare, non soltanto nella progettazione dei singoli edifici o delle singole opere nella fase di attuazione del piano, ma fin dall'inizio del processo formativo. E parlando di forze professionali, si precisa che la partecipazione non deve essere limitata a quella di tipo piú specificamente urbanistico, ma essere estesa a tutte le specializzazioni che oggi concorrono attivamente, ed in stretta coordinazione fra loro, allo svolgimento dei temi tecnici attuali.

È d'altro lato indispensabile completare i quadri tecnici ed amministrativi comunali con una organizzazione che sia permanentemente impegnata a seguire gli sviluppi del piano, i quali vanno interpretati e tradotti in esecuzione con la necessaria competenza e sensibilità. Occorre invero riaffermare che un piano regolatore non si esaurisce con la sua approvazione: bensí, dopo questa ultima, richiede una continuità d'azione, affinché la sua applicazione non possa mancare nelle finalità e nelle conclusioni.

Un altro punto di non minore importanza concerne la necessità di promuovere gli studi in maniera che possano servire, sia alla formazione di piani particolareggiati, sia alla definizione di elaborati tecnici che possano essere utilizzati come base per l'attuazione del piano, anche senza dover attendere la formale compilazione e l'approvazione dei predetti piani particolareggiati, quando ciò si riconosca opportuno o necessario.

Accanto a questi atti, sono poi da considerare altri, di natura piú direttamente operativa.

Della massima importanza è l'adozione di una appropriata politica delle aree, che è strettamente collegata all'acquisizione di aree fabbricabili da cedere ad enti costruttori ed a costruttori privati. In attesa della legge sulle aree fabbricabili, si suggerisce al Comune di avvalersi delle disposizioni di cui all'art. 18 della vigente legge urbanistica, per rendere disponibile un patrimonio di terreni a prezzi convenienti, che consenta poi un'azione di calmiere sul mercato edilizio.

Il Comune di Roma è già in possesso di un decreto patrimonio di suoli (ad esempio quelli a suo tempo espropriati nella zona di saldamento dell'E.U.R.) e dovrebbe procedere ad una sollecita immissione degli stessi sul mercato a condizioni di favore, provvedendo con il ricavato a rinnovare convenientemente il patrimonio con la acquisizione di altre aree di maggiore estensione di minor costo, in zone piú lontane, ma pur sempre comprese tra quelle di nuova espansione.

Del resto il Comune ha già avvertito l'importanza di tale indirizzo, promuovendo di recente l'acquisizione di altre aree a sud della città.

Tale iniziativa acquisterà veramente il pieno suo significato ove sia continuata, estendendola anche ad altre zone di espansione, cosí da assicurare sempre i necessari e piú appropriati incentivi allo sviluppo urbano. In altri termini, l'azione calmieratrice sulle aree edificatorie da parte del Comune deve essere sempre presente per tutta la durata di applicazione del piano.

In conclusione questo Consiglio Superiore può confermare che il Comune, con la compilazione del piano, si è orientato, attraverso un lavoro di considerevole mole e di grande importanza, verso un ordinamento urbanistico che, nelle sue linee generali e con le osservazioni piú sopra indicate, appare rispondente a forme aggiornate di sviluppo e di assetto. Su questi concetti questo Consesso si è ampiamente soffermato ed ha ritenuto, con le precedenti considerazioni e con i suggerimenti forniti, di indirizzare l'ulteriore attività comunale verso un perfezionamento del piano regolatore, inteso a meglio aderire e rispondere alle inderogabili esigenze della città. A tal fine sono state formulate indicazioni anche di dettaglio che potranno servire di base per le richieste modifiche ed integrazioni del piano, il quale — peraltro — deve restare essenzialmente opera di elaborazione comunale.

Tutto ciò premesso e considerato, l'Assemblea generale è del parere:

che l'esaminato progetto di piano regolatore generale del Comune di Roma, adottato il 24 giugno 1959, possa ritenersi ammissibile nelle sue linee generali, ma, in ordine al complesso delle sue previsioni, debba essere modificato e completato, cosí come nelle osservazioni sopra riportate:

che piú precisamente il piano:

a per quanto riguarda le previsioni di sviluppo all'esterno del nucleo urbano, sia da rivedere al fine di inquadrarlo nella piú ampia visione territoriale, in relazione alle indicazioni conseguenti dallo schema di piano intercomunale;

b in ordine alle altre parti, sia da integrare e modificare come dalle considerazioni svolte, in riferimento alla viabilità, alla zonizzazione e ai servizi;

c per quanto concerne il testo delle norme tecniche di esecuzione sia da modificare, tenuto conto di quanto precisato nelle relative considerazioni;

d in ordine al programma di graduale attuazione del piano, sia da adeguare secondo le indicazioni espresse al riguardo;

che, per quanto concerne le osservazioni, si possa provvedere in conformità a quanto detto nelle rispettive considerazioni;

che, pertanto, il piano in oggetto possa ritenersi meritevole di approvazione nel suo insieme, purchè venga adeguato alle suesposte prescrizioni.

I commenti al voto del Consiglio Superiore non sono immediati: la sola lettura e interpretazione del voto richiedono parecchio tempo e inoltre il 23 novembre ne vengono distribuite solo poche copie, per cui la maggior parte dei giornalisti e degli interessati non possono prenderne visione che a metà dicembre.

Il primo esame approfondito è quello di Giulio Tirincanti che dedica al voto sei articoli su « Il Messaggero » (10, 11, 16, 17, 19, 20 gennaio 1962). Il suo giudizio è estremamente severo: « Le aspettative unanimi deluse dal contenuto delle 208 pagine della relazione che accompagna il voto finale. Da una somma di compromessi emerge un'amara verità che la retorica prosa ministeriale non riesce a velare. Gli urbanisti costretti a riprendere la battaglia per il piano regolatore. Si consente la trasformazione del nucleo centrale della città... ». Questi alcuni dei titoli di quegli articoli.

Il 31 gennaio viene pubblicato il seguente documento del C.D. della sezione Laziale dell'INU:

Documento n. 4

Il Consiglio Direttivo della Sezione Laziale dell'I.N.U. ha effettuato un primo esame del voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. sul piano regolatore generale, solo di recente diffuso nel testo integrale attraverso la stampa, e sta procedendo ad uno studio analitico e dettagliato dei vari punti di esso.

Il Consiglio, mentre si compiace per l'accurato esame dei problemi di Roma e per l'approfondito studio che dal voto traspare, constata con soddisfazione che nel voto stesso si è tenuto ampio conto dei punti di vista espressi dalla Sezione Laziale dell'I.N.U., nei suoi vari interventi sul P.R.G. di Roma, nonchè nelle « Osservazioni » del 23 novembre 1959.

Il voto, ad avviso del Consiglio Direttivo della Sezione, mentre prospetta soluzioni idonee per molti dei problemi di fondo (asse attrezzato orientale, centri direzionali, settori prevalenti di espansione, maggiore apertura del sistema circolatorio, difesa attiva del centro storico ecc.), non sempre illustra chiaramente il significato che la soluzione di tali problemi viene ad assumere nella visione di insieme.

Tale significato, che peraltro risulta dal complesso delle modifiche ed interpretazioni proposte, è stato confermato in successivi autorevoli interventi.

Lo studio analitico di cui sopra comporterà, data la complessità della materia, un certo tempo: si ritiene quindi opportuno ed indifferibile al fine dei lavori di rielaborazione del piano (che, è utile ricordare, deve essere nuovamente adottato prima della scadenza delle misure di salvaguardia) richiamare l'attenzione su alcune questioni di base, quali appaiono indicate dal voto e dalle successive chiarificazioni verbali prima accennate.

a Per il centro storico ci si compiace che ne sia riaffermata l'intangibilità e che se ne proponga una articolazione in zone con caratteristiche differenti e differenti possibilità, tali da consentirne una vitalità propria.
Si ritiene, altresí, opportuno che vengano emanate norme idonee a vincolare la destinazione d'uso degli edifici attraverso piani particolareggiati da redigere d'accordo con la Soprintendenza ai Monumenti e che tengano anche conto di nuovi servizi da inserire nel suo tessuto per vitalizzarne le funzioni.

b Chiarito che nel centro storico sono inibite sostanzialmente ulteriori funzioni direzionali, e che le attuali vanno decentrate, appare primaria, specialmente nel tempo, l'importanza delle nuove zone a ciò destinate. A tale connessione di tempi e di destinazioni il voto ministeriale fa specifico riferimento: si rileva, infatti che la funzione di puro e semplice strumento viario assegnata nel piano comunale all'asse di scorrimento orientale, è stata ora trasformata, nelle direttive del voto (anche in base a recenti studi dell'Ufficio Speciale P. R. del Comune), in quella ben piú qualificata di spina dorsale del futuro sviluppo sud-orientale della città, in modo da realizzare un complesso sistema viario attrezzato e di edilizia qualificata, prevalentemente direzionale, che potrà svilupparsi quasi con continuità da Pietralata all'EUR.
L'importanza di tale indirizzo è accentuata dal fatto che le aree di Pietralata e Centocelle, precedentemente destinate ad « aree di riserva per centri di quartiere », siano state definite « centri direzionali » e ne sia stato chiesto l'ulteriore ampliamento, inserendovi anche le numerose aree ancora libere ricadenti in zona D ed E sia adiacenti ai centri direzionali, sia lungo il predetto asse.
È tuttavia necessario che tali zone, da definirsi mediante appositi piani particolareggiati, prevedano una tipologia edilizia speciale, con indice di fabbricazione piú elevato ed altezze notevolmente maggiorate e con congrui distanziamenti, allo scopo di invogliare le iniziative di Enti, Società, e privati alla loro sollecita realizzazione. Realizzazione che, come giustamente prevede il voto, deve essere attuata con assoluta precedenza di impianti di opere stradali, collegamenti e bonifiche di zone attualmente depresse, proprio perché siano incoraggiati sin d'ora detti Enti e Uffici a trasferirsi dal Centro e da quartieri non qualificati in settori che dovranno presentarsi di indubbio interesse e richiamo perché caratterizzati urbanisticamente da una impronta nettamente moderna e dinamica.
Sempre al fine di accelerare il processo di trasferimento nelle nuove zone, sarà bene che, fermo restando la destinazione prevalentemente direzionale del sistema viario sud-orientale, se ne concentri, nella prima fase, l'attrezzatura in singole zone da determinarsi.
Diretta conseguenza di questa premessa è un riesame delle precisazioni per le zone B, C, D.

c Per quanto attiene alla zona B — semicentrale nella maggior parte ma estesa anche verso la periferia fino ad Ostia e Fiumicino — poiché essa comporta una casistica varia e differenziata, sarà necessario intervenire dopo precise rilevazioni, sia con piani particolareggiati sia con opportuna regolamentazone anche per quanto riguarda la « destinazione d'uso ».

d La zona C — ridimensionamento di alcuni quartieri esistenti — non sembra opportuno venga considerata come elemento di mediazione e di equilibrio nel trasferimento di attività del vecchio centro verso le nuove zone direzionali. Ciò condurrebbe, dato anche l'eccessivo valore dell'indice di fabbricazione — doppio di quello previsto per i centri direzionali — ad una immediata accelerazione e concentrazione di interessi e di realizzazioni in queste zone, certamente piú appetibili per la vicinanza del centro, a scapito dello sviluppo dei centri direzionali meglio organizzati, meglio serviti e di piú pronto impiego. Inoltre si renderà opportuno, in attesa degli indispensabili piani particolareggiati planivolumetrici da predisporre subito (anche mediante pubblici concorsi), un « blocco a tempo » anziché norme transitorie troppo favorevoli, che potrebbero, tra l'altro, pregiudicare sin d'ora l'attuazione delle direttive di trasformazione viaria ed edilizia dei vecchi quartieri.

e Il voto, mentre accetta il principio di una limitazione delle densità graficamente rappresentate da un tratteggio differenziato, non chiarisce sufficientemente le trasformazioni che dovrebbero subire gli indici di fabbricazione delle zone D. Si ritiene che in tali zone sia effettivamente opportuno ridurre adeguatamente la densità edilizia, sia pure in maniera differenziata, in quanto è noto che la realizzazione degli attuali piani particolareggiati compresi nelle zone D sarebbe tale da esaurire le previsioni quantitative del P.R.G.
Si richiama l'attenzione sul fatto che un motivato cambiamento di destinazione rispetto agli attuali piani particolareggiati non comporta oneri di risarcimento a favore dei proprietari, salvo che per gli immobili da adibire a servizi, a verde pubblico, ecc.
Appropriate norme tecniche e piú accurate delimitazioni e constatazioni in loco dovrebbero disciplinare l'attività edilizia nel periodo transitorio (di cui è senz'altro da apprezzare la riduzione nel tempo, come è detto nel voto), ed imporre per le parti tutt'ora incomplete l'adozione di tipi edilizi aperti disancorati dalle superate concezioni e dimensioni finora resi possibili in applicazione del vecchio Regolamento edilizio.

f Il quadro finora prospettato delinea, come è stato autorevolmente chiarito, una scelta di sviluppo della città nell'arco Est-Sud. Conseguenza dell'alleggerimento delle zone « D » è la necessità di una maggiore precisazione sul trattamento delle zone di espansione « E » e « G ».
Pare opportuno, a questo proposito, precisare che nel settore Est (delimitato dalla zona archeologica dall'Appia e dalla valle dell'Aniene) si debbano prendere provvedimenti rivolti a facilitare la ricostituzione ed il completamento urbano, attualmente di scadente qualificazione urbanistico-edilizia, tenendo conto del fatto che dette zone si trovano immediatamente alle spalle dell'asse attrezzato orientale.
Di conseguenza, in relazione a questo problema, le espansioni previste nel settore Sud ed intorno all'EUR dovrebbero essere regolate nel tempo in modo da non provocare una azione di ritardo nel processo di sviluppo degli insediamenti orientali.

g In connessione con tali operazioni, converrà altresí considerare la necessità di formulare un'organico ed unitario piano dei parchi in stretto rapporto con i piani particolareggiati del centro storico, cosí da realizzare compiutamente quanto lo stesso Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici auspica e giustamente suggerisce nel voto. Si richiama l'attenzione su questo problema perché convinti che un simile piano possa in misura notevole contribuire a facilitare la realizzazione di quell'equilibrio tra i settori Est e Sud, cui si è già accennato.

h È pure da rilevare, a questo proposito, come opportunamente ed in generale il complesso dei suggerimenti ministeriali riguardanti la viabilità convenga sullo scopo di aprire maggiormente il sistema della rete viaria principale a favore di un assetto che meglio indirizzi le scelte sulle previsioni di sviluppo sopra accennate, suggerendo anche differenziati tempi di attuazione, quale ad esempio la precedenza assoluta alla attrezzatura dello scorrimento interno dal Flaminio a Porta Maggiore.
Il voto, inoltre, inquadra giustamente la circolazione in una visione organica dell'intero complesso dei problemi dei trasporti collettivi e dei parcheggi. Il piano si limitava ad una differenziazione di tipi e di funzioni della rete viaria: il voto richiama invece la necessità di distinguere tre diverse zone con differenti caratteristiche di traffico.
Mentre per le parti esterne la rete viaria sembra rispondere allo scopo, il voto si preoccupa della parte interna suggerendo utili accorgimenti per il decongestinamento del traffico attuale. Tra questi è la proposta di creare un anello di parcheggi abbastanza prossimo al nucleo centrale e di favorire, quindi, la penetrazione in esso di mezzi pubblici di dimensioni adeguate alle modeste sezioni stradali.
I parcheggi dovranno rappresentare un sistema organico localizzato e dimensionato in funzione della grande viabilità di scorrimento tangenziale al centro storico, e dal tracciato della rete metropolitana.
Non si concorda, invece, sul parere espresso circa i trasporti ferroviari, con il previsto potenziamento della Stazione Termini, che oggi accentra quasi l'intero traffico viaggiatori, perché questo traffico dovrebbe piú opportunamente essere ripartito tra le altre stazioni citate del voto: in particolare Roma Tiburtina potrebbe assumere notevole importanza, data la prossimità del nuovo centro direzionale di Pietralata.
La rete metropolitana dovrà essere attuata nei tracciati e nei tempi nel senso di favorire gli sviluppi previsti per la città e tenendo conto delle future funzioni del centro storico.
Questi sono i temi fondamentali che condizionano la struttura essenziale del piano; ma altri argomenti, coordinati con i precedenti, concorrono a definirne la fisionomia.

i Nella zona F — nuclei edilizi e borgate abusive — il voto precisa che debbono essere inclusi anche i numerosi insediamenti trascurati nel piano: disposizione giustificabile dal punto di vista umano. Occorrerà però esaminare il problema caso per caso, tenendo conto dell'entità, dell'ubicazione e del carattere di tali insediamenti. Dovrà essere altresí precisata, con le opportune differenziazioni, la densità territoriale di tutte le zone F.

l Per quanto riguarda il problema dell'Agro romano sembra opportuno, come il voto ha fatto, accettare le previsioni del piano intercomunale estendendo in misura rilevante la zona H_2, essenzialmente agricola e di rispetto, specialmente con una larga fascia pressoché continua ai lati dell'anello ANAS e con settori radiali preordinati al fine di rompere la continuità delle zone edificate o edificabili.
Circa la maggiore possibilità edificatoria che il voto suggerisce per la zona H_1, laddove si vogliono creare nuclei organizzati, pure accettando di massima tale criterio, si manifestano notevoli perplessità circa le sue forme di attuazione. La complessità del problema richiede uno studio assai approfondito per definire una normativa idonea a garantire, attraverso tale forma di insediamenti, le finalità per cui essi stessi sono stati concepiti.

m I servizi generali — su scala cittadina e di quartiere — necessitano, come giustamente rilevato dal voto, di piú approfondite indagini, programmazione e localizzazione. Tale argomento potrà essere agevolmente studiato a mezzo di collaborazioni esterne specifiche e competenti per ciascun servizio, in modo da assicurare al Comune un completo quadro da inserire organicamente nel piano.

n Per quanto concerne le norme di attuazione, che costituiscono l'insieme dei mezzi per la realizzazione del piano, si ritiene di non poter esaurire un cosí complesso argomento nell'ambito di un breve esame del voto: ci si riserva, pertanto, di esprimere un giudizio circostanziato in una fase di analisi maggiormente particolareggiata che verrà sviluppata su tutti gli argomenti, anche minori, contenuti nel voto ministeriale.
Il piano regolatore generale, cosí riqualificato, seppure apparentemente valido, potrebbe essere svuotato di contenuto e dar luogo a gravi inconvenienti, se nelle sue norme non ne venissero categoricamente prescritti i

tempi differenziati di realizzazione, con l'equilibrato contemperamento degli sviluppi percentuali dei varii settori del territorio comunale, cui dovranno tempestivamente essere preordinati gli impianti ed i servizi pubblici.
Ci si compiace che il voto abbia chiaramente segnalata l'importanza di tale graduazione, nella cui formazione e nel cui assoluto rispetto stanno l'economicità e la funzionalità del piano.
A conclusione di questo primo intervento sul voto espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul piano regolatore generale di Roma, si ritiene opportuno segnalare l'importanza della raccomandazione, contenuta nel voto stesso, circa l'organizzazione del lavoro da affrontarsi immediatamente allo scopo di rendere al piú presto operativo questo eccezionalmente importante strumento urbanistico.

1 Gli studi per l'adeguamento e la ristrutturazione del piano dovranno essere affrontati avvalendosi del piú largo concorso di forze professionali, che converrebbe fossero chiamate a collaborare sia al processo formativo del piano, sia alla successiva fase di attuazione.

2 L'Ufficio Speciale per il piano regolatore generale di Roma, impegnato da anni nello sviluppo degli studi del piano dovrebbe essere reso permanente, e ad esso dovrebbero essere anche affidati lo studio e lo sviluppo dei piani particolareggiati.

3 Nell'attuale carenza di un'appropriata legislazione sulle aree fabbricabili ed in concomitanza con essa, allorché in futuro sarà stata emanata, il Comune di Roma dovrà adottare un'appropriata politica delle aree, avvalendosi delle disposizioni dell'art. 18 della legge urbanistica.

Subito dopo, il 10 febbraio, escono le considerazioni sul voto della sezione romana di « Italia Nostra ».

Documento n. 5

L'Associazione « Italia Nostra » — sezione romana — ha preso in esame il voto emesso in data 23 novembre 1961 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in merito al piano regolatore di Roma, adottato dal Consiglio Comunale in data 24 giugno 1959 e rimesso al Consiglio Superiore stesso dall'allora Sindaco Urbano Cioccetti il 27 gennaio 1960.

Premessa

Prima di ogni altra considerazione un grave problema di scadenze si impone alla nostra attenzione: le misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione del piano regolatore scadono il 24 giugno prossimo. Entro tale data perciò il piano regolatore di Roma, corretto ed emendato secondo quanto richiesto dal voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dovrà essere stato riadottato dal Consiglio Comunale (se Consiglio Comunale vi sarà a quella data in Campidoglio) o dal Commissario Prefettizio (ammesso che rientri nei poteri di questi, per giunta dopo la sua legale scadenza, la firma di un atto tutt'altro che di ordinaria amministrazione, come è indubbiamente un piano regolatore). Alla scadenza delle misure di salvaguardia mancano quindi cinque mesi: rielaborare il piano con la serietà necessaria, secondo quanto contenuto nelle 208 pagine ciclostilate del voto del Consiglio Superiore, è materialmente impossibile. Se non si vuole che quest'ultima occasione di rimettere le mani su un documento che legherà la vita di Roma per venticinque anni, si trasformi in una affrettatissima, non studiata e improvvisata ridisegnatura di alcune tavole, è indispensabile che il Ministero dei Lavori Pubblici adotti immediatamente e renda noti e operanti adeguati provvedimenti onde prolungare la durata delle misure di salvaguardia. Proprio a Roma ostacoli legislativi rigidi e insormontabili sono stati altre volte superati con provvedimenti e decreti straordinari giustificati dall'urgenza come nel caso delle Olimpiadi e dell'Aeroporto Intercontinentale. Ciò spetta solo ed unicamente al Ministero dei Lavori Pubblici: se al Comune di Roma restano cinque mesi di tempo ciò è dovuto al fatto che il Consiglio Superiore ha trattenuto il piano ben 22 mesi e 20 giorni. Se tanto tempo è stato necessario per redigere un voto è ovvio che cinque mesi non possono essere sufficienti per trasformare il voto in un piano.
Se il Ministero dei Lavori Pubblici non adotterà immediatamente i provvedimenti necessari per la proroga della scadenza del 24 giugno prossimo, qualsiasi discorso sul voto e sul piano è perfettamente inutile.
L'Associazione « Italia Nostra » ha esaminato il voto del Consiglio Superiore considerandolo come l'ultimo atto, in ordine di tempo, di una serie di documenti e di interventi. Precisamente: 1) l'osservazione presentata dalla Associazione e firmata dal suo presidente senatore Umberto Zanotti Bianco al piano regolatore di Roma (osservazione n. 2555); 2) le controdeduzioni a tale osservazione formulate dall'apposita commissione comunale e deliberate dalla Giunta; 3) il Convegno della sezione romana di « Italia Nostra » su Villa Borghese tenuto il 24 novembre 1960; 4) il Convegno della sezione romana di « Italia Nostra » sul Gianicolo e l'Aurelia Antica tenuto il 13 aprile 1961; 5) il Convegno della sezione romana di « Italia Nostra » su Villa Savoia tenuto il 28 maggio 1961; 6) il Convegno della sezione romana di « Italia Nostra » sul piano regolatore di Roma tenuto il 28 ottobre 1961.
L'Associazione « Italia Nostra » si rallegra innanzi tutto che il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici non accetti il giudizio dato dalla Commissione comunale che, formulando le controdeduzioni alle osservazioni, asserí essere quelle avanzate da « Italia Nostra » « prive di fondamento qualsiasi ». Dalla lettura del documento del Consiglio Superiore appare anzi che molti principi e soluzioni da noi proposti sono stati accolti. La forma stessa con cui il voto è espresso, tutt'altro che rigorosa e precisa, ma spesso ipotetica e prolissa, può dar luogo però a differenze di interpretazione che nuocerebbero al corretto riesame del piano.
L'osservazione a suo tempo presentata da « Italia Nostra » individuava tre fondamentali problemi che per il loro interesse storico, culturale ed artistico non potevano non impegnare l'Associazione; la tutela, conservazione e restauro del centro storico, il mantenimento e la sistemazione delle zone paesistiche e panoramiche dell'intero territorio comunale e l'incremento delle zone verdi del territorio urbano.

Centro storico e struttura viaria

La tutela del centro storico non dipende solo dai provvedimenti che in esso possono attuarsi, ma dall'impostazione di tutto il piano che appunto determina funzioni e valori della zona centrale. È perciò che permangono su questo punto, anche alla lettura del voto del Consiglio Superiore, gravi perplessità; la struttura generale della città non è mutata, la grande rete viaria presenta sempre quei lati negativi già tante volte indicati, l'espansione residenziale sostanzialmente indifferenziata non può che accrescere la pressione sul centro, rendendo vani i provvedimenti capillari proposti. È stato abolito il raccordo veloce tra Porta Metronia e Monte Savello che avrebbe chiuso il centro di Roma in una morsa, ma si continua a prevedere l'attrezzatura del Lungotevere di destra: ossia si insiste nel portare il traffico — di penetrazione e di attraversamento — attraverso il centro della città. Si è incluso l'asse attrezzato orientale tra le opere di primo intervento: ma continua a essere previsto il perfezionamento di quello dalla parte opposta della città — già realizzato in gran parte nel periodo olimpico — per cui la città vecchia resterà sempre il baricentro della piú grande Roma.
Grosse perplessità lascia inoltre la progettata rete di metropolitane non solo perché alcuni rami passano nel piú ricco sottosuolo archeologico, ma anche perché le loro penetrazioni nel centro non sembrano concordare con le nuove funzioni che a questo si vorrebbero assegnare e con la generale politica di decentramento amministrativo e burocratico.
Il problema della circolazione e quello stradale sono conseguenza delle destinazioni di zona: se essi appaiono tuttora lontani da una soluzione soddisfacente è per la assoluta mancanza di una efficiente zonizzazione, come giustamente è fatto piú volte notare dal voto. La zonizzazione non può limitarsi infatti a dati edilizi di cubatura e altezza ma deve necessariamente indirizzare la caratterizzazione delle varie zone. Solo da una integrale rimpostazione di questo capitolo del piano possono derivare quei provvedimenti di carattere generale in grado di ristrutturare lo sviluppo della città e quindi di inquadrare provvedimenti viari e circolatori secondo i principi auspicati.
Ciò premesso l'Associazione « Italia Nostra » concorda con la proposta di aumentare le zone di tipo A1 e A2 (conservazione e risanamento), salvo ad osservare che in molti casi le varianti proposte non sembrano davvero sufficienti: è il caso dell'ambiente circostante a Santo Stefano Rotondo che è individuato in una fascia di soli 20 metri.
Riteniamo comunque necessario che per tutta la zona storica e centrale della città si debba attuare una precisa omogeneità di regolamenti. Mentre per la zona C (ridimensionamento) è espressamente chiesta l'adozione dei piani particolareggiati entro breve tempo (due o tre anni) e i piani particolareggiati stessi sono indicati come l'unico strumento per il passaggio dal piano regolatore generale al singolo manufatto, nelle zone A e B invece è prospettata una molteplicità di casi e di regolamenti che lascia perplessi, sia per l'interpretazione che si potrà dare, sia per le deroghe che subito si affacciano alla mente. La mancata imposizione del piano particolareggiato obbligatoria entro breve termine — e ancora prima la conservazione « de facto » dei piani particolareggiati del piano del 1931 — lascia questa parte della città ancora affidata al « caso per caso » che ha rivelato, proprio a Roma, tanto chiaramente le conseguenze che comporta sul piano della conservazione degli ambienti, del risanamento e della rivalutazione sociale ed economica.

Agro Romano

Passando ai problemi paesistici e panoramici l'Associazione « Italia Nostra » deve constatare che due differenti metri sembrano essere stati adottati per l'Agro Romano da una parte e per la città dall'altra.
Le zone dell'Agro denominate H1 sono rimaste sostanzialmente immutate: il piano prevedeva un indice di cubatura di 0,20 mc/mq. con lotto minimo di 5000 mq. Il lotto è rimasto identico e la diminuzione della cubatura da 0,20 a 0,10 è praticamente inesistente. Basta infatti che si passi dalla casa singola ad accorpamenti di 10 ettari per ritrovare la cubatura di 0,20 che diventa 0,25 per nuclei di 50 ettari e 0,30 per nuclei di 100 ettari. Inoltre per questi ultimi nuclei sono previste delle percentuali aggiuntive dal 10% al 25% per attrezzature. È evidente che tutte le grosse società edilizie e i grandi proprietari riusciranno sempre a sfruttare la cubatura massima. Una serie di misure di salvaguardia di natura ambientale e paesistica è richiesta per molti complessi rurali e antichi casali. Occorre però completare l'elenco che è incluso nel voto a puro titolo esemplificativo e comprende all'incirca un ventesimo delle località necessariamente da vincolare: bisogna inoltre definire con inequivocabile precisione l'estensione e il significato di questi vincoli.
Il voto del Consiglio Superiore specifica a proposito delle nuove zone di espansione come queste debbano attuarsi mediante piani particolareggiati e non possano realizzarsi con semplici approvazioni comunali di piani di lottizzazione: l'estensione di questo provvedimento all'Agro Romano si

presenta come assolutamente necessaria per evitare in quella che sarà la periferia dei prossimi decenni, il ripetersi degli abusi e delle complicazioni che si sono tanto spesso verificate in passato e soprattutto che si sono dimostrate difficilmente controllabili senza una regolamentazione chiara ed unitaria.

Zone verdi

Venendo alle zone verdi e di interesse paesistico il voto del Consiglio Superiore constata che le dotazioni di verde anche se si potessero considerare quantitativamente sufficienti, non sono in realtà soddisfacenti per effetto della loro distribuzione, manchevole soprattutto per le parti centrali e semiperiferiche della città.
Anche per quelle di nuova espansione, ridimensionamento e ristrutturazione i provvedimenti del piano sono apparsi non soddisfacenti al Consiglio Superiore: è giusto richiedere che la percentuale del verde non venga conglobata nelle percentuali delle strade, dei parcheggi, delle zone di rispetto ecc. Ma è contemporaneamente necessario stabilire che la percentuale verde non può scendere sotto un minimo valutato sia in mq. per abitante, sia in unità verde minima. Ciò anche onde evitare che si continuino a considerare zona verde delle aiuole spartitraffico o dei risibili distacchi edilizi e si avvii invece una « politica dei parchi » veramente congrua ed efficiente.
« Italia Nostra » è d'accordo sulla riduzione del volume fabbricabile nei cosiddetti « parchi privati », che sono andati sempre piú trasformandosi in un tipo edilizio; è ugualmente d'accordo sulla istituzione di comprensori verdi di rispetto assoluto volumetrico e del verde. L'elenco di questi, inserito nel voto, deve essere considerato un elenco minimo che in fase di studio potrà essere aumentato soprattutto con l'inserimento di ville e zone dell'Agro desunte dal completamento dell'elenco di cui sopra.
In alcuni casi i comprensori di questo elenco sono attualmente già in avanzato stato di distruzione: occorre che il Comune e la Sovrintendenza nelle rispettive attribuzioni intervengano immediatamente con sospensive per impedire che la esecutorietà del voto del Consiglio Superiore sia poi lettera morta di fronte allo stato dei fatti. Citiamo in proposito la pineta della Villa Blanc.
Analoghe considerazioni occorre avanzare per il successivo elenco di nuove zone da classificare come « parco privato »: anche qui si tratta di un elenco minimo ampliabile in sede di dettaglio e sarà forse opportuno considerare la possibilità di vincolare anche alcune di queste zone con ulteriori precisazioni. Per esempio il vincolo lungo la Camilluccia può forse essere accettabile come rapporto di cubatura e copertura, purché però le costruzioni stesse rispettino certe visuali, certi distacchi imposti dalle esigenze panoramiche della zona e che andranno precisati. Anche il casale a piazza dei Consoli ci sembra debba essere vincolato diversamente che come « parco privato » date le sue singolari caratteristiche.
Per quanto concerne Villa Chigi, « Italia Nostra » è lieta che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici abbia accolto il voto a suo tempo formulato dal Consiglio Superiore delle Belle Arti imponendo la destinazione a « parco pubblico ». Sarebbe auspicabile però che l'argomento fosse fatto finalmente oggetto di un voto specifico, onde fugare qualsiasi dubbio al riguardo causato dai molti anni di silenzio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Gianicolo e l'Aurelia, Villa Borghese, Villa Savoia

La sezione romana di « Italia Nostra » si compiace del fatto che quasi tutte le richieste da lei avanzate nel convegno sul Gianicolo e l'Aurelia antica siano state accolte: Villa Doria Pamphili deve diventare tutta parco pubblico, Villa Abamelek e Villa Blanc sono vincolate. È pure vincolata integralmente una striscia di 70 metri lungo l'Aurelia Antica fino alla Via Olimpica; poi invece girando attorno a Villa Doria tale vincolo si trasforma in « parco privato » e ciò ci sembra insufficiente. Inoltre, riteniamo necessario trasportare tali provvedimenti anche nel capitolo dedicato alla viabilità sopprimendo le strade di adduzione all'Aurelia Antica e alla Vitellia che ne snaturerebbero completamente il carattere. Sempre accogliendo quanto proposto dalla nostra Associazione, il Consiglio Superiore destina a parco pubblico la zona tra il Gianicolo e Villa Abamelek; auspichiamo quindi la sollecita demolizione dell'interrotto e famoso studentato e l'immediato arrestarsi dell'avanzata delle palazzine tra via delle Fornaci e le Mura Aurelie. Occorre inoltre studiare come attuare la riunione in un unico parco di tutte le zone verdi dal carcere di Regina Coeli alla Nocetta.
La sezione romana di « Italia Nostra » è ugualmente lieta che l'indirizzo espresso nei suoi due convegni su Villa Savoia e Villa Borghese sia stato in gran parte condiviso dal Consiglio Superiore. È stato soppresso lo sventramento di Villa Borghese tra il Muro Torto e via Aldrovandi e quello di Villa Savoia tra l'Acqua Acetosa e via Salaria.
Non è invece chiaro cosa il voto del Consiglio Superiore deliberi per la via Salaria: in una parte del voto si sopprime il raddoppio della strada, ma in un'altra se ne consente l'allargamento in termini che potrebbero equivalere al vietato raddoppio.
È chiaramente sancito che Villa Savoia debba essere tutta destinata a parco pubblico.
Il voto del Consiglio Superiore sancisce inoltre che per Villa Savoia, Villa Doria e Villa Borghese non vengano eseguite opere in contrasto con ogni singolo ambiente e venga escluso da esse il piú possibile il transito veicolare. Anche queste vanno considerate come delle indicazioni di principio tassative: in fase di redazione del piano regolatore saranno assunte come norme tutelative per le ville ancora private e intatte e significheranno invece per Villa Borghese la sua trasformazione con l'allontanamento di gran parte del traffico e la riqualificazione delle tante zone andate progressivamente decadendo. A Villa Savoia devono cessare immediatamente le troppo radicali opere di disboscamento e la costruzione di quegli orribili manufatti che hanno purtroppo imbruttito la villa dopo la sua apertura.

Conclusioni

L'Associazione « Italia Nostra » intende continuare a dare il suo contributo alla risoluzione dei problemi urbanistici di Roma che riteniamo nei doveri e negli impegni dell'Associazione.
Lo ha fatto in passato senza alcun timore di essere all'opposizione di metodi, sistemi e principi contrari al democratico sviluppo di una società civile. Ha continuato a difendere le proprie ragioni anche quando erano state definite « prive di fondamento qualsiasi » perché era cosciente che erano le ragioni di Roma e dei suoi abitanti e non potevano essere abbandonate per il gioco politico di un momento. Se il voto del Consiglio Superiore, malgrado la sua forma a volte ambigua e l'assenza di alcune decisioni fondamentali, può essere considerato come un invito, « Italia Nostra » è ben pronta ad accoglierlo: nessuno può ignorare la nostra buona volontà, agli altri dimostrare la loro.

In pratica, cioè, nei primi mesi del 1962 le associazioni culturali e gli urbanisti che nella battaglia del piano si erano impegnati ai tempi di Rebecchini e di Cioccetti si trovano d'accordo nel ritenere il voto del Consiglio Superiore un fatto positivo in quanto permette di riaprire il discorso sul piano con la necessaria larghezza; ma si trovano anche d'accordo nel ritenere lo stesso voto un fatto negativo in quanto il suo linguaggio, sempre cauto e spesso ambiguo, è tale da consentire sia una revisione assai modesta del piano sia un suo totale rifacimento.
Per legge il piano regolatore torna, dopo il voto del Consiglio superiore LL.PP., al Comune: e la storia dei dieci anni precedenti non lascia dubbi sul fatto che gli uffici comunali saranno propensi all'interpretazione piú indulgente e alla revisione meno sostanziale: se non altro perché si tratta degli stessi uffici ed uomini che hanno appunto redatto il « piano Cioccetti ».
Rispetto alle precedenti battaglie, scatenate dal « piano Cioccetti », due fattori nuovi sono intervenuti:

1 Cioccetti si è dimesso nella primavera del 1961 e al Comune è stato insediato il Commissario Prefettizio nella persona del dottor Francesco Diana: subcommissario per l'urbanistica è un alto funzionario del Consiglio Superiore dei LL.PP., l'ing. Alberto Bianchi.

2 Al Ministero dei LL.PP. Togni è stato sostituito da Zaccagnini e questi da Sullo: la commissione per la preparazione della nuova legge urbanistica è stata da questi riconvocata con piú ampi poteri e piú precise direttive e tutta la politica urbanistica del Ministero si avvia verso un nuovo corso.
Nella valutazione di questi due fatti non tutti sono però d'accordo: la presenza in Campidoglio del Commissario Prefettizio sembra ad alcuni offrire la possibilità di scavalcare le more del dibattito politico che a Roma degenera costantemente nella vittoria delle forze piú retrive: ed il fatto che il subcommissario all'urbanistica sia un funzionario del Consiglio Superiore offre la possibilità di travasare direttamente le buone volontà ministeriali nel piú inerte ambiente dell'amministrazione comunale.
Ma bisogna prendere la palla al balzo perché nel frattempo il periodo legale della gestione commissariale è scaduto e le elezioni avranno luogo al piú tardi in autunno (saranno invece fissate, come vedremo, ancora prima: il 10 giugno 1962). Purtroppo il Commissario, scaduto il suo mandato regolare, è in carica solo per la ordinaria amministrazione e si vede subito che la maggior parte di quei radicali provvedimenti di struttura che l'INU ha richiesto non saranno mai presi in cosí precaria situazione.
In un primo momento tutti deducono che occorre prorogare le misure di salvaguardia: si vedano i comunicati dell'INU sopra riportati. A tal fine una legge è stata anche presentata in parla-

mento dagli on. Natoli (PCI) e Vecchietti (PSI), riguardante non solo il caso di Roma, ma tutte le città il cui P.R. sia stato restituito dal Consiglio Superiore LL.PP. con un voto richiedente sostanziali modifiche: le misure di salvaguardia in questi casi dovrebbero essere automaticamente prorogate per 18 mesi dal giorno in cui il P.R. viene restituito al Comune. Ma questa legge non è messa in discussione.

Non basta evidentemente — anche su questo tutti sono d'accordo — prorogare le misure di salvaguardia: occorre sfruttare il loro prolungamento per adottare quei provvedimenti necessari ad annullare il « piano Cioccetti » e creare gli strumenti per una pianificazione finalmente moderna ed efficiente. Ma quali devono essere questi strumenti? Nessuna difficoltà ad elencarli tutti insieme: un nuovo piano, una nuova politica di attuazione attraverso tempi successivi, una nuova politica delle aree edificabili, una nuova organizzazione degli uffici comunali sia per lo studio e la progettazione che per l'amministrazione e la gestione, infine la possibilità di inserire nuove forze professionali sia nel processo di formazione del piano che nella successiva fase di attuazione.

Di fronte alla complessità del problema qualcuno comincia a temere che possa riaffacciarsi la tesi di aspettare, di prendere tempo lasciando intanto tutto invariato o quasi con provvedimenti transitori: sarebbe evidentemente il modo migliore per controbbandare l'interpretazione piú blanda del voto del Consiglio Superiore.

Di fronte a questo rischio può apparire opportuno capovolgere una delle tesi finora sostenute: quella precisamente della proroga delle misure di salvaguardia e cercare anzi, con la spada di Damocle della loro scadenza, di far succedere qualcosa prima. Evidentemente qualcosa di molto importante: e la cosa piú importante è giudicata, specialmente negli ambienti ministeriali, il nuovo piano, e la sua adozione da parte del Commissario Prefettizio entro il 24 giugno in modo che su di esso scattino le misure di salvaguardia per altri tre anni, durante i quali la nuova amministrazione avrà tutto il tempo di intervenire.

Non tutti sono però d'accordo con questo programma: si obietta che è impossibile fare in tre mesi un piano talmente valido da reggere efficacemente agli inevitabili attacchi; si dice che senza la riforma degli uffici comunali qualsiasi piano non sarà che un compromesso temporaneo, affidato poi, per gli sviluppi, proprio ai rappresentanti del lato negativo del compromesso; si cerca di far presente che il P.R. in certe circostanze può non essere l'elemento piú importante della pianificazone; ci si chiede infine perché, se lo scopo del nuovo piano è di avere uno strumento piú valido su cui esercitare le misure di salvaguardia, questo non possa essere ottenuto appunto prorogando le misure di salvaguardia stesse sul « piano Cioccetti » rivisto in base al voto del Consiglio Superiore: in tre mesi questa operazione si potrebbe fare, mentre fare un nuovo piano appare impresa impossibile.

Comunque queste due opposte tesi che si vanno delineando nel febbraio 1962 vengono espresse unitariamente ed organicamente nei documenti che qui riportiamo.

Una delle due tesi sopra esposte, e precisamente la seconda, è illustrata in una conferenza stampa della « Società di architettura e urbanistica » il 22 febbraio. Dopo un sommario esame dei problemi aperti dal voto del Consiglio Superiore la conferenza stampa della S.A.U. cosí conclude:

Documento n. 6

Al fine di una diversa strutturazione dell'organismo urbano, è illusorio considerare risolutivo il contributo di professionisti, per quanto essi possano essere individualmente di provata capacità. Non sembra possibile che deficienze basilari di previsione, come quelle rilevate dal Consiglio Superiore, riescano a essere corrette dagli interventi di professionisti singoli, e neppure del consiglio della Sezione laziale dell'INU, priva di un'organizzazione adeguata a un compito del genere, o di ipotetici centri studi di altri istituti culturali. Non sembra possibile che i complessi problemi di fondo riguardanti lo sviluppo della capitale, siano adeguatamente affrontati da qualche gruppo di tecnici, senza il sostegno di un'amministrazione democratica, mentre al Comune è proposto, per l'ordinaria amministrazione, un commissario prefettizio.

Per la soluzione di simili problemi la collaborazione di esponenti qualificati della cultura urbanistica può risultare proficua a condizione che il loro lavoro si svolga a contatto con una Amministrazione comunale regolarmente efficiente e che la loro attività non sia saltuaria e provvisoria, ma inquadrata in quella degli organi permanenti del Comune. Perché i problemi dello sviluppo economico e sociale della Capitale e della Regione siano affrontati seriamente, appare quanto mai opportuna la formazione di un istituto di ricerca scientifica, analogo a quelli già costituiti per la Lombardia e il Piemonte su iniziativa di amministrazioni provinciali e comunali.

Appare altrettanto opportuno rafforzare e trasformare gli uffici municipali proposti all'attività urbanistica ed edilizia, allo scopo di renderli piú efficienti e meno distaccati dalla politica generale del Consiglio Comunale, anche in vista di un auspicabile decentramento tecnico e amministrativo. Nell'ambito di organismi cosí costituiti la collaborazione dei professionisti può dare un apporto valido, quando essi vi partecipino con un rapporto di lavoro preciso, che definisca nei vari aspetti i termini della loro prestazione; mentre la collaborazione dall'esterno, attraverso incarichi e concorsi, potrà essere utile limitatamente alla progettazione di sistemazioni urbanistiche particolari che presentino uno specifico interesse.

La rielaborazione del piano, richiesta dal voto del Consiglio Superiore, particolarmente nelle osservazioni di carattere piú generale, esige la proroga delle norme di salvaguardia, prossime a scadere nel mese di giugno. A tale scopo sembra opportuna l'adozione di un provvedimento che non interessi in modo speciale la situazione romana, ma invece stabilisca un termine congruo per tutti i casi in cui il Consiglio Superiore richieda una sostanziale revisione dei piani.

La proroga delle norme di salvaguardia appare tanto piú necessaria per Roma, perché le modifiche da apportare al piano possano essere sancite dal voto del Consiglio Comunale nuovamente eletto, il quale esprimerà una giunta che, comunque venga formata, presumibilmente avrà in proposito un orientamento diverso da quella che nel '59 addottò il piano presentato al Ministero dei LL.PP. Inoltre, dal Governo che si sta formando, sulla base di un programma contenente alcuni elementi rinnovatori, sembra legittimo attendersi una direzione nuova anche della politica urbanistica, nel quadro della quale, accanto alla emanazione di leggi rispondenti alle esigenze della nostra società, la quesione del piano regolatore di Roma non è certamente un argomento limitato nell'ambito municipalistico, ma rappresenta un punto capace di misurare la reale volontà di progresso.

Pertanto la Società di Architettura e Urbanistica ritiene pregiudiziali a ogni valutazione degli elementi specifici del piano regolatore generale:

a che non sia accettabile il ricatto della scadenza delle norme di salvaguardia che comporterebbe una procedura di revisione e approvazione affrettata e semplicistica e pertanto sia necessaria una proroga delle norme stesse adeguata ad una efficace e completa *rielaborazione* del piano regolatore generale, attuata da una Amministrazione Comunale regolarmente eletta.

b Che sia indispensabile la costituzione di organismi di ricerca scientifica, promossi dagli Enti locali, e la ristrutturazione degli organi operativi del Comune, allo scopo di disporre di strumenti finalmente adeguati all'eccezionale dimensione dei problemi da affrontare respingendo la politica paternalistica dei rapporti saltuari e personali.

c Che sia necessario basare il piano su di una esatta programmazione degli interventi e dei finanziamenti, tale da rendere attuabili le scelte alla dimensione della città e del territorio.

Una settimana dopo il Direttivo della Sezione Laziale dell'INU convoca una assemblea straordinaria che si apre con la seguente relazione che puntualizza sia la posizione teorica opposta a quella sostenuta nella conferenza della S.A.U., sia lo stato delle trattative in corso tra Comune, Ministero LL.PP. ed INU.

Documento n. 7

Successivamente al voto del Consiglio Superiore dei LL.PP., il Consiglio della Sezione Laziale dell'I.N.U. rimise al Comune di Roma in data 25 gennaio un promemoria, prospettando l'opportunità del ricorso da parte del Comune ad un gruppo di consulenza generale, ad incarichi professionali ed a concorsi.

In data 31 gennaio, con nota diretta sempre al Comune di Roma, il Consiglio esponeva una serie di considerazioni e commenti al voto del Consiglio Superiore.

In tale promemoria venivano, fra l'altro, date varie interpretazioni su alcuni punti del voto non sufficientemente chiari; venivano richiamate le precedenti osservazioni, in varie occasioni formulate dall'I.N.U.; ne risultava praticamente, un « programma » per la rielaborazione del piano richiesta dal Consiglio Superiore.

In data 13 febbraio il Commissario Straordinario al Comune, con sua lettera, comunicava di aver preso in esame il promemoria del 25 gennaio e le considerazioni del 31 gennaio e di avere « *disposto che l'Ufficio speciale si avvalga della consulenza generale e collegiale che il Consiglio Direttivo stesso — quale organo dell'I.N.U. — vorrà fornirgli per la revisione e integrazione del piano. Detta consulenza potrà estendersi all'esame dei punti 2) e 3) del suindicato voto in data 25 gennaio 1962 del Consiglio Direttivo per ciò che specificamente concerne l'affidamento di incarichi professionali per lo sviluppo e l'approfondimento di settori e argomenti del piano stesso nonché per la predisposizione dei concorsi di idee su temi specifici e circoscritti per successivi sviluppi esecutivi del piano in parola* ».
Il Consiglio ravvisava, in tale richiesta, un apprezzamento ed un riconoscimento dell'opera critica coerentemente svolta in tutti i passati anni dal Consiglio Direttivo e dalla Sezione Laziale, prendendone atto con soddisfazione; il Consiglio, peraltro, manifestava notevoli perplessità in merito all'accettazione di una consulenza che comporta un impegno ben maggiore di quanto la precedente sua posizione di critica costruttiva (ma non direttamente operante) gli aveva fino ad oggi assegnata. Peraltro, tale possibilità, per l'apporto di un piú efficace (e non solamente critico) intervento, non poteva essere scartata; tanto piú che l'art. 1 dello Statuto e del Regolamento della Sezione prevedono, per l'appunto, fra gli altri compiti, quello di consulenza agli Organi locali e statali. Altra perplessità si ravvisava per il breve tempo disponibile per lo svolgimento di una consulenza cosí impegnativa.
Il Consiglio, d'altra parte, notava che nella lettera del Commissario Straordinario era fatto espresso riferimento alle note inviate il 25 e il 31 gennaio u.s.; da ciò derivava, praticamente, l'accettazione, in via di principio, dei concetti dell'I.N.U., tanto in materia di organizzazione di lavoro, quanto di programma ideologico; il Consiglio, peraltro, riteneva necessario chiarire, in incontri con i dirigenti del Ministero dei LL.PP. e del Comune, quale fosse lo stato di avanzamento attuale dei lavori del Piano e in che misura, piú coerentemente, le proposte dell'I.N.U. (con i chiarimenti che il Consiglio avrebbe potuto fornire) fossero accolti dall'Ufficio del nuovo piano regolatore.
Dopo una serie di incontri con il professor Valle, con l'avvocato Furitano, con l'architetto Guidi e con i tecnici posti a capo dei gruppi di lavoro dell'Ufficio del nuovo piano regolatore, si constatò che:

a lo sviluppo dei lavori, successivamente al voto del Consiglio Superiore, era molto avanzato, specialmente nell'ultimo mese;

b la concordanza sostanziale dei punti di vista dell'Ufficio Speciale e dell'I.N.U. risultava chiaramente sui problemi di fondo, ma presentava varie incertezze nell'applicazione di questi principî che si sarebbero dovuti ulteriormente chiarire nel caso di accettazione dell'incarico di consulenza;

c rimaneva sempre aperta la possibilità, per l'I.N.U., (qualora i suoi piú specifici punti di vista non venissero accolti dal Comune) di formulare, in merito, le sue « osservazioni » al nuovo elaborato di piano regolatore;

d la possibilità di ricorso ad incarichi professionali ed a concorsi data la scadenza del 24 giugno, poteva realizzarsi con incarichi da iniziare subito, ma da condurre a termine anche dopo l'adozione del piano, allo scopo di completare questo con elaborati complementari, anche determinanti, come ad esempio potrebbe essere la stesura di piani particolareggiati da adottare, per certe zone, quasi contemporaneamente all'approvazione del P.R.G.; mentre rimaneva sempre aperta ed efficiente la possibilità dei concorsi di cui al numero 3 del nostro promemoria;

e risultava confermato l'intendimento dell'Amministrazione di conservare permanentemente l'Ufficio del nuovo piano regolatore e di avvalersi della consulenza dell'I.N.U. fino alla approvazione definitiva del piano regolatore stesso;

f alle considerazioni del Consiglio per una eventuale proroga delle misure di salvaguardia, onde rinviare di 18 mesi la pubblicazione del piano regolatore, l'Amministrazione Comunale dimostrava notevoli perplessità, causa la dimostrata debolezza degli strumenti per l'applicazione delle misure stesse, ad evitare che le future realizzazioni edilizie di tale periodo compromettessero, senza rimedio, la possibilità di realizzazione del piano;

g a seguito di tale laborioso esame istruttorio per le possibilità di accettazione dell'incarico di consulenza il Consiglio Direttivo riteneva opportuno la convocazione della presente Assemblea, onde informare i soci ed ascoltare il loro pensiero al riguardo.
Esponiamo, a tal punto, alcune considerazioni in merito alla possibilità ed opportunità o meno dell'accettazione della consulenza da parte del Consiglio; in tale esposizione si tiene conto anche di vari punti di vista fatti presenti, sia pure non ufficialmente, da Soci dell'Istituto, da Membri dell'Amministrazione comunale e da tecnici interessati alla migliore soluzione del problema:

1 La proposta della consulenza da parte del Comune, è rivolta collegialmente al Consiglio Direttivo della Sezione Laziale. Inutile ricordare che è stato, per l'appunto, il Consiglio che dal 1956 (sempre confortato dall'adesione dei Soci) ha esposto al Comune i punti di vista degli Urbanisti romani, e ciò in molteplici occasioni fino alla formulazione delle « osservazioni ufficiali ».
Pertanto il Comune logicamente si è rivolto al Consiglio e, qualora l'Assemblea ritenesse consigliare l'accettazione della consulenza, questa dovrebbe, ovviamente, essere espletata dal Consiglio stesso.
Vi sono state alcune considerazioni in merito alla presenza in seno al Consiglio di membri di esso funzionari della Amministrazione comunale e del Ministero dei LL.PP. Tali considerazioni non appaiono di notevole rilievo: è da notare anzitutto che la composizione e la « dosatura » del Consiglio risulta naturalmente dalla volontà degli elettori; che per di piú la presenza del Consiglio di tali funzionari è estremamente utile ai fini del collegamento con gli uffici competenti; e che, infine si è fin dal principio concordato che essi si sarebbero astenuti in caso di contrasti con gli organi comunali.

2 In merito al periodo di tempo a disposizione, e cioè alla proroga o meno delle misure di salvaguardia, il Consiglio ha fatto presente come tale proroga apparisse opportuna per avere un congruo tempo disponibile a realizzare le complesse modifiche richieste dal voto del Consiglio Superiore ed ulteriormente appesantita dalle ultime definizioni dell'I.N.U. Tale opportunità veniva ravvisata anche per consentire al piano di venire adottato da un Consiglio Comunale eletto e non da un'Amministrazione straordinaria, per di piú scaduta; e per poter essere, il piano stesso (nel suo momento piú delicato di inserimento, interpretazione ed estensione delle richieste del Consiglio Superiore), portato ampiamente alla discussione dei tecnici e dell'opinione pubblica qualificata. Infine tale proroga avrebbe permesso uno svolgimento piú tempestivo degli incarichi professionali e dei concorsi, richiesti dal Consiglio Superiore e dall'I.N.U., permettendo di giovarsi delle relative risultanze per la stesura del piano.

3 Peraltro il Consiglio non ha potuto non prendere atto (e ritiene doveroso portarlo a chiara e responsabile conoscenza dell'Assemblea) che la proroga delle misure di salvaguardia per un periodo di 18 mesi presenta degli aspetti, su un piano realistico, veramente pericolosi per le possibilità di realizzazione effettiva del piano regolatore, rinviato praticamente, in tal caso, alla fine del 1963.
È noto a molti, ma forse non abbastanza e con sufficiente conoscenza, come l'applicazione delle misure di salvaguardia in base al piano regolatore 1959 sia risultata insufficiente per varie lacune in tal senso del piano, e per la possibilità di ricorsi e di impugnative in merito a licenze di costruzione denegate. Una esemplificazione concreta di tale argomento darebbe risultati invero molto preoccupanti. Già in questi tre anni, nonostante la vigilanza per l'applicazione delle salvaguardie, molti fatti edilizi si sono prodotti con conseguenze che non facilitano certo la realizzazione del piano; e molti altri, e ben piú gravi, si verificheranno a seguito delle recenti decisioni del Consiglio di Stato.
Sotto tale punto di vista, evidentemente, si ravvisa un pericolo; tanto piú che, secondo la proposta di legge presentata al Parlamento per la proroga delle misure di salvaguardia, questa dovrebbe tener conto tanto del piano regolatore '59, quanto del voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. È noto che i due documenti non sempre coincidono e che il voto, mentre in alcuni punti risulta piú restrittivo del piano '59, in altri, invece, risulta piú largo. Si può facilmente immaginare la confusione (e quindi la possibilità di evasioni) che risulterebbe dalla interpretazione contemporanea dei due documenti. E ciò a prescindere dal fatto che la validità giuridica, (ai fini della salvaguardia), del voto del Consiglio Superiore potrebbe essere impugnata, trattandosi, in effetti, di consigli non vincolativi che il voto stesso porge al Comune.
Tale aspetto di pericolosità della proroga delle misure di salvaguardia forse non era stata sufficientemente valutata dal Consiglio Direttivo; vale pertanto la pena di averla esposta alla Assemblea, poiché sarebbe veramente spiacevole che un piano (indubbiamente meglio elaborato nel maggiore congruo periodo) risultasse, di fatto, irrealizzabile, specie nei suoi elementi determinanti, per la proroga in questione.
Se la proroga delle norme di salvaguardia, quindi, si rende politicamente e tecnicamente indispensabile, non ci possiamo nascondere i gravi pericoli che si determinerebbero con il solo prolungamento dei termini di essa. La regolamentazione che accompagna il piano, non prevista per assicurare, nel periodo di esame e di rielaborazione, l'operatività delle misure di salvaguardia, è certamente tra le maggiori lacune del piano stesso. Alcuni settori vitali assai delicati del piano, (per esempio zona di influenza dell'asse attrezzato, zone adiacenti ai centri direzionali di cui è prevista l'estensione, zone D inedificate, zone F, Agro-Romano, e l'elenco potrebbe continuare) non sono praticamente coperte dalle misure di salvaguardia. Se alcune di queste zone sono state finora sufficientemente salvaguardate attraverso procedure non sempre ortodosse dal punto di vista formale, è evidente che tale situazione non sarà sostenibile per un tempo piú prolungato.
Pertanto, se da una parte il prolungamento delle misure di salvaguardia si rende necessario e auspicabile per le ragioni già esposte, è indispensabile trovare uno strumento intermedio e giuridicamente valido per evitare che tale provvedimento non si rilevi controproducente per ampi settori del piano, permettendo il consolidarsi di situazioni di fatto contrastanti con gli obiettivi generali e particolari del piano stesso.
Tale strumento il Consiglio ha ritenuto ravvisare in un piano, diciamo, interlocutorio, dichiaratamente interlocutorio, che potrebbe di fatto denominarsi « di salvaguardia », e che dovrebbe essere, improrogabilmente, adottato entro il 24 giugno p.v. Tale piano, al quale il Consiglio potrebbe dare la consulenza nei termini di cui appresso, dovrebbe presentare, in estrema sintesi, le seguenti caratteristiche:

a accogliere le richieste del voto del Consiglio Superiore e quelle già avanzate dall'I.N.U. e da perfezionarsi, e contenere nei suoi elementi fondamentali la chiara visione di insieme dell'organismo ipotizzato, tale da consentire i necessari approfondimenti successivi;

b essere elaborato in funzione non soltanto di quanto sopra, ma specialmente in funzione delle nuove misure di salvaguardia, tanto nella parte grafica del piano (vedi zona H, dell'asse attrezzato, zona di espansione, zona di ristrutturazione, ecc.) quanto nelle « Norme ».
Dopo tale data, dovrebbero proseguire gli studi e gli approfondimenti al fine di avere, entro un ulteriore anno, il piano « definitivo ».
In tale periodo, dal giugno '62 al giugno '63, con la tranquillità che deriverebbe dalle nuove misure di salvaguardia (che avrebbero valore fino al giugno 1965) il piano potrà essere sviluppato completamente e approfondito in tutti i suoi aspetti, compresi gli indispensabili maggiori approfondimenti anche nei suoi rapporti con il territorio.
In questo quadro, il Consiglio potrebbe accettare la richiesta consulenza con le seguenti specificazioni:

1 incarico di consulenza fino alla redazione del piano definitivo;

2 svolgimento di tale consulenza nel primo periodo (fino al giugno '62) limitatamente al compito di precisare dettagliatamente il punto di vista dell'I.N.U. sui vari argomenti e sul modo di risolverli, lasciando alla responsabilità dell'Ufficio Speciale l'attuazione delle soluzioni, con riserva da parte del Consiglio di fare le formali osservazioni al piano per quanto non sia corrispondente ad esse;

3 proseguimento della consulenza del Consiglio nel periodo successivo, con impegno piú diretto e partecipazione alla soluzione di problemi di maggior dettaglio;

4 assicurazione formale da parte dell'Amministrazione che prima della adozione del piano '62 sarebbero conferiti gli incarichi professionali e banditi i concorsi di cui sopra si è detto.

Il Consiglio intende, infine, nella eventualità dell'accettazione della consulenza, di farsi affiancare da Commissioni di studio aperte ai Soci della Sezione Laziale per l'approfondimento di temi particolari, quali ad esempio:
— organizzazione dei concorsi e degli incarichi professionali;
— rapporti con le Amministrazioni dello Stato;
— integrazione e adeguamento dell'Ufficio Speciale del P.R.;
— norme di attuazione;
— regolamento edilizio.

I risultati di questi studi saranno portati a conoscenza del Comune quale integrazione dell'opera di consulenza, anche allo scopo di offrire al futuro Consiglio Comunale il quadro piú completo possibile dei problemi urbanistici della città e delle loro possibili soluzioni.
E sarà ovviamente cura del Consiglio Direttivo di mantenere i piú stretti contatti con i Soci in modo che la sua eventuale opera di consulenza sia sostenuta da piú ampi consensi possibili.

La discussione sulla relazione sopra riportata si protrae a lungo: i sostenitori delle opposte tesi sono coscienti che le decisioni che si stanno per prendere sono di grande importanza. Alcuni fattori nuovi sono inoltre intervenuti durante la discussione: il direttivo dell'INU e l'avv. Furitano, direttore della XV ripartizione urbanistica del Comune, non sono affatto d'accordo sul significato che il nuovo piano dovrebbe avere. Mentre Rossi De Paoli e Mario Fiorentino insistono che il piano ha, come suo scopo primo, una efficiente salvaguardia in previsione del successivo piano « definitivo » da redigere appunto nei tre anni di validità delle nuove misure di salvaguardia, l'avv. Furitano, di fronte all'Assemblea della Sezione Laziale in ben nove interventi, sostenne che il nuovo piano sarebbe stato e non poteva non essere un piano totale, completo, assoluto e quindi — a meno di decisioni politiche — il piano « definitivo ».
A tarda ora la discussione viene rinviata di una settimana: alla ripresa dell'assemblea, il 7 marzo, il presidente Rossi De Paoli legge la seguente relazione.

Documento n. 8

Nella prima parte di questa Assemblea, tenutasi in questa stessa sede il 1° marzo, fu letta una relazione del Consiglio Direttivo. Si svolse successivamente un'ampia discussione, con numerosi e qualificati interventi; si decise di aggiornare la seduta alla data odierna; si propose il seguente piano di lavoro dell'Assemblea:
1 Discussione sull'opportunità o meno (e con le modalità da definire) della proroga delle misure di salvaguardia.
2 Discussione sull'opportunità o meno, e con le relative modalità, di accettazione da parte del Consiglio Direttivo della consulenza all'Ufficio Speciale del P.R., prospettata al Consiglio dall'Amministrazione Comunale.
Credo utile riassumere rapidamente l'opinione del Consiglio sui due argomenti, in modo da porre al corrente tutti gli intervenuti, anche quelli che non erano presenti giovedí scorso, sui punti di vista del Consiglio stesso.
In merito alla prima parte della discussione (sull'opportunità, cioè, di proroga delle misure di salvaguardia e con quali modalità), il Consiglio Direttivo espone all'Assemblea quanto segue:
1 La proroga delle misure di salvaguardia sul piano 1959 è misura cautelativa insufficiente per una adeguata tutela della città, tale che opere che dovessero intervenire nel frattempo non pregiudichino la possibilità di esecuzione del piano regolatore che dovrà sostituire quello del 1959.
Nella precedente riunione si lumeggiavano alcuni punti piú caratteristici di tale insufficienza delle misure di salvaguardia, quando fossero solamente « sic et simpliciter » prorogate; si ricordò il caso dell'asse attrezzato orientale la cui zona di influenza, nella planimetria del piano 1959, è indicata semplicemente con il tracciato viario e quindi senza fascia, praticamente, di rispetto, per lo meno in molti punti. Si ricordò il caso delle aree dei nuovi centri direzionali di Centocelle e di Pietralata: tali zone erano previste nel piano 1959 come zone di riserva per futuri centri di quartiere; il voto del Consiglio Superiore e, ancor piú, l'indirizzo dell'I.N.U. chiede che tali zone siano invece destinate a centri direzionali fin d'ora e, quindi, prima di tutto, congruamente ampliate; ma il piano '59 prevede tali zone in misura limitatissima, in gran parte circondata da aree con destinazione D, cioè conservazione dei piani particolareggiati vigenti; e pertanto, qualora non intervenisse una miglior disposizione, diversa dalla proroga pura e semplice delle misure di salvaguardia, nell'attesa della rielaborazione del nuovo piano regolatore, tali centri direzionali sarebbero irrimediabilmente compromessi dalle costruzioni che li circonderebbero in modo tale da non permetterne lo sviluppo auspicato.
Si fece altresí presente il caso di vaste zone, sempre D, per le quali una proroga pura e semplice delle misure di salvaguardia avrebbe praticamente comportato la possibilità di eseguire le costruzioni in questi prossimi tempi, con le densità previste dai piani particolareggiati vigenti: inutile ricordare che sono densità che vanno dai 6 mc. a mq. per le zone a villini, fino a circa 9 mc. a mq. per le zone a palazzine; la proroga pura e semplice delle misure di salvaguardia comporterebbe la realizzazione di queste costruzioni e pregiudicherebbe pertanto quella diminuzione di densità e di numero di abitanti, atta a favorire l'espansione della città fuori dal nucleo già urbanizzato.
Si ricordò anche l'assoluta insufficienza di una proroga pura e semplice delle misure di salvaguardia per le zone dell'Agro Romano, che potrebbero essere costruite indiscriminatamente con il solo vincolo del lotto minimo di 5000 mq. ed un volume di mc. 1000 per ogni lotto.
Si fece presente la dimostrata insufficienza e difficoltà di applicazione delle misure di salvaguardia per le zone F e cioè per nuclei edilizi e simili.
Anche le zone C, di ristrutturazione urbanistica, vera chiave dell'assetto della città nella sua parte già costruita, qualora non intervenga una ulteriore, sia pur sommaria, definizione di viabilità e di attrezzature, sono destinate, con la proroga pura e semplice delle misure di salvaguardia, ad essere costruite per gran parte della loro estensione.
Non si fa riferimento alla assoluta insufficienza, o meglio sarebbe dire inutilità, delle misure di salvaguardia per il centro storico, unicamente perché è stato autorevolmente dichiarato dal Comune che, prima del 24 giugno, saranno emanati i piani particolareggiati comprendenti l'intero centro storico della città e tali da vincolare quanto meno a zone di rispetto tutte le zone « bianche » previste dal piano regolatore del '31.
2 Senza dilungarsi sull'argomento, pare evidente al Consiglio che sia assolutamente necessario che per il 24 giugno sia emanato un piano, con relative norme, tale che esso risulti lo strumento di vincolo indispensabile per la possibilità di attuazione del futuro piano regolatore. Questo in quanto, beninteso, il Consiglio non ritiene assolutamente che per la data del 24 giugno possa essere adottato un piano che tenga sufficientemente conto di quanto richiesto dal Consiglio Superiore dei LL.PP., dall'Istituto di Urbanistica e da tutti gli altri Enti e tecnici che si sono interessati al piano stesso. Sarà certamente necessario, anche nell'ambito della futura Amministrazione Comunale, procedere a breve termine alla elaborazione del piano veramente valido e operante.
Ma questo piano sarebbe irrimediabilmente compromesso, riteniamo, qualora non si procedesse come abbiamo esposto. È vero che il Comune è teso nello sforzo di ultimare per il 24 giugno un piano regolatore nel quale siano inserite le osservazioni del voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. e tale da ritenersi completo e definitivo.
Ma il Consiglio Direttivo è d'opinione, invece, che l'elaborato da adottare il 24 giugno debba avere, di fatto, obiettivi diversi, ed essere, cioè uno strumento che assicuri maggiori e piú efficaci garanzie per l'operazione successiva.
Il piano in studio presso il Comune sarebbe un piano formalmente completo ma, per la ristrettezza del tempo, non sufficientemente approfondito ed efficiente: il piano che noi suggeriamo è uno strumento formalmente piú grossolano, ma che conterrà maggiori e sostanziali garanzie per lo sviluppo del piano definitivo.
Voi avrete, certo, meditato il voto del Consiglio Superiore e soprattutto le richieste dell'I.N.U. del 31 gennaio, che richiamano anche tutti i precedenti voti formulati da noi in passato; voi vi sarete resi facilmente conto che l'accoglimento di tali richieste (le quali trovano il Comune pronto, per l'appunto, ad accoglierle), è tale, veramente, che il piano 1962 da noi prospettato sarà qualche cosa di ben diverso da quello del 1959. È bene che tale equivoco, (che cioè il piano che dovrebbe uscire, secondo il nostro concetto a giugno e quello uscito nel '59, siano uguali) è bene che tale equivoco, una volta per tutte, sia rimosso, perché non potrebbe nascere altro che da una ignoranza delle richieste del Consiglio Superiore dei LL.PP. e dalle richieste, accettate, dell'Istituto di Urbanistica.
Ritengo che a questo punto, per la logica della discussione e per rispettare il piano di lavoro deciso nella prima parte di questa Assemblea, sia opportuno procedere alla discussione di quanto esposto sulla proroga delle misure di salvaguardia, in modo che il Consiglio abbia nozione esatta del pensiero dell'Assemblea su tale importante argomento.

In merito alla seconda parte della discussione, e cioè opportunità o meno, e con le relative modalità, di accettazione da parte del Consiglio Direttivo della consulenza prospettata al Consiglio dall'Amministrazione Comunale, il Consiglio Direttivo ricorda quanto ha affermato il 1° marzo nella relazione dell'Assemblea. Il Consiglio potrebbe accettare la richiesta consulenza con le seguenti specificazioni:

1 incarico di consulenza fino alla redazione del piano definitivo;

2 svolgimento di tale consulenza nel primo periodo (fino al giugno '62) limitatamente al compito di precisare dettagliatamente il punto di vista dell'I.N.U. sui vari argomenti e sul modo di risolverli, lasciando alla responsabilità dell'Ufficio Speciale l'attuazione delle soluzioni, con riserva da parte del Consiglio di fare le formali osservazioni al piano per quanto non sia corrispondente ad esso;

3 proseguimento della consulenza del Consiglio nel periodo successivo, con impegno piú diretto e partecipazione alla soluzione di problemi di maggior dettaglio;

4 assicurazione formale da parte dell'Amministrazione che prima della adozione del piano '62 sarebbero conferiti gli incarichi professionali e banditi i concorsi di cui sopra si è detto.

L'assemblea, su proposta Aymonino, approvata a maggioranza, ha chiesto che i punti 3 e 4 della relazione siano sostituiti con i seguenti:

3 la collaborazione termina con la elezione della Giunta e fa voti perché il dialogo sia riaperto con la nuova Amministrazione;

4 l'I.N.U. si impegna di impostare lo studio di una metodologia nuova attraverso un Istituto Laziale di ricerca scientifica, la ristrutturazione della ripartizione urbanistica del Comune, la trasformazione dell'Ufficio Speciale per il piano regolatore generale, la messa a concorso di posti stabili e temporanei per la soluzione di determinati problemi urbanistici.

È implicito che qualora, cosa che certamente non ci auguriamo, il colloquio in questi termini non portasse a risultati soddisfacenti, il Consiglio si riserverebbe di ritirare la propria consulenza.

Il Consiglio intende, infine, nell'eventualità dell'accettazione della consulenza di farsi affiancare da Commissioni di studio aperte ai Soci della Sezione Laziale per l'approfondimento di temi particolari, quali ad esempio:

— organizzazione di concorsi e degli incarichi professionali;
— rapporti con le Amministrazioni dello Stato;
— integrazione e adeguamento dell'Ufficio Speciale del P.R.;
— norme di attuazione;
— regolamento edilizio.

I risultati di questi studi saranno portati a conoscenza del Comune quale integrazione dell'opera di consulenza, anche allo scopo di offrire al futuro Consiglio Comunale il quadro piú completo possibile dei problemi urbanistici della città e delle loro possibili soluzioni.

E sarà ovviamente cura del Consiglio Direttivo di mantenere i piú stretti contatti con i Soci in modo che la sua eventuale opera di consulenza sia sostenuta da piú ampi consensi possibili.

Anche questa volta l'assemblea si chiude dopo mezzanotte, ma il suo risultato è scontato dopo la votazione sugli ordini del giorno relativi alla proroga delle misure di salvaguardia. I due ordini del giorno contrapposti suonano cosí:

Documento n. 9

L'Assemblea straordinaria della Sezione Laziale dell'I.N.U. sentita la relazione del Consiglio direttivo sull'attuale situazione del P.R.G. di Roma, impegna il Consiglio Direttivo ad operare per attuare le seguenti decisioni:

1 richiedere al Governo di autorizzare al piú presto le elezioni comunali, come garanzia per una rielaborazione integrale e definitiva del P.R.G.;

2 richiedere al Ministro dei LL.PP. che venga approvato al piú presto un provvedimento legislativo che modifichi la legge di salvaguardia in tutti quei casi in cui un P.R.G. sia modificato dal voto del Consiglio Superiore dei LL.PP.; precisando che le norme abbiano una nuova scadenza a decorrere da tale voto e che comunque, nei casi controversi, valgano le indicazioni piú restrittive.

f.to Aymonino, Moroni, Insolera, Manieri-Elia, De Carlo.

Documento n. 10

I Soci della Sezione Laziale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, riuniti nell'Assemblea del 1° marzo 1962, ritengono che, pur potendo ritenersi auspicabile, a titolo cautelativo, la proroga delle misure di salvaguardia, tuttavia la semplice proroga di dette misure per il piano regolatore di Roma sarebbe del tutto insufficiente ad impedire l'esecuzione di opere che contrastino con i voti espressi sia dal Consiglio Superiore che dall'I.N.U. a proposito del P.R. adottato nel '59.

Ritengono che, al fine di rendere attuabile il futuro definitivo piano regolatore quale risulterà dai definitivi studi ed in base agli orientamenti ulteriori che la ricostituenda Assemblea Comunale potrà indicare, si renda necessaria l'adozione, entro il 24 giugno p. v. di un piano regolatore il quale, sostituendosi a quello del 1959 accolga i voti richiamati, in modo da costituire valida premessa per la risoluzione dei problemi di fondo del nuovo organismo urbano anche in rapporto al territorio, e, integrato dalle relative norme, sia efficace strumento per l'applicazione delle misure di salvaguardia.

f.to Elio Piroddi

Il primo ordine del giorno (Aymonino e altri) ottiene 16 voti a favore, 55 contrari e 2 astenuti: il secondo ottiene gli stessi voti all'inverso e viene conseguentemente approvato.

In merito alla consulenza dell'INU vengono presentati questi altri tre ordini del giorno:

Documento n. 11

L'Assemblea straordinaria della Sezione Laziale dell'I.N.U. esaminate le proposte fatte dal Comune di Roma al Consiglio Direttivo della Sezione Laziale dell'I.N.U. di collaborare con una consulenza operativa permanente alla rielaborazione dell'attuale piano regolatore le cui norme di salvaguardia scadrebbero il 24 giugno 1962 ritiene che dato lo stato attuale dei lavori di redazione del piano, la Sezione Laziale dell'I.N.U. debba limitare la sua collaborazione con il Comune fino al 24 giugno soltanto nelle forme sino ad oggi realizzate che hanno dato un valido contributo come appare dallo stesso voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

f.to Fiorentini, Franchetti, Lacava, Vinciguerra, Cabianca

Documento n. 12

L'Assemblea, al fine di stabilire le premesse per una collaborazione tra Consiglio Direttivo e Ufficio Speciale per il nuovo piano regolatore, chiede venga aperta un'ampia ed approfondita discussione sui singoli punti programmatici che determineranno la configurazione del futuro organismo urbano.

Soltanto sulle conclusioni di tali discussioni potrà essere dato mandato al Consiglio o ad apposita Commissione di studio per una concreta operazione urbanistica.

f.to Gatti, Cabianca, Fiorentini, Vinciguerra, Lacava

Documento n. 13

L'Assemblea straordinaria della Sezione Laziale dell'I.N.U., visti i risultati della precedente votazione sulla necessità che venga adottato, prima del 24 giugno 1962, un nuovo piano regolatore generale idoneo a salvaguardare l'intero territorio comunale da interventi che ne pregiudichino irrimediabilmente il futuro sviluppo, in relazione al suo inserimento in un piú vasto comprensorio territoriale, invita il Consiglio Direttivo ad accettare la consulenza offertagli dal Comune alle condizioni indicate nella relazione del Consiglio, tenuto conto delle osservazioni fatte dall'Assemblea, e con la garanzia che ai lavori non partecipino i componenti il Consiglio Direttivo facente parte degli Uffici comunali.

f.to Dagoberto Ortensi, Guido Gigli

L'assemblea approva il terzo ordine del giorno Ortensi-Gigli all'incirca con gli stessi rapporti di forze della votazione precedente (21 sí, 13 no, 19 astenuti: ma gli astenuti sono i membri del consiglio direttivo dell'INU e i funzionari del Comune per cui la loro astensione è puramente formale).

La linea concardata tra il Ministero dei LL.PP., il Comune, il direttivo dell'INU è stata dunque approvata dall'assemblea con una maggioranza schiacciante. Il direttivo dell'INU dovrebbe quindi iniziare il lavoro di consulenza secondo le indicazioni della relazione letta il 7 marzo e approvata con l'ordine del giorno Ortensi-Gigli. Vivecersa poche ore dopo i giornali pubblicano il seguente comunicato diramato dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Documento n. 14

Il Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Sullo, ha preso accordi con il commissario straordinario al Comune di Roma, consigliere di Stato Diana, per avviare a soluzione la nota questione del piano regolatore.

Come si ricorderà, si era in un primo tempo affacciata l'ipotesi di lasciare al futuro Consiglio comunale di Roma il compito di rielaborare il piano regolatore, già adottato dal Consiglio comunale il 24 giugno 1959; rielaborazione che tenesse conto del voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di intesa con il consigliere di Stato Diana, dopo aver preso in attento esamé anche un eventuale provvedimento di legge che proroghi le misure di salvaguardia (che in ogni caso si riferirebbero al deliberato consiliare della precedente Amministrazione), ha ritenuto di accelerare i tempi nel senso di adottare, nel corso dell'Amministrazione straordinaria, e comunque non oltre il 24 giugno 1962, una rielaborazione del piano regolatore, che non pregiudichi ulteriori iniziative da parte dell'Amministrazione elettiva.

La rielaborazione dovrà tener conto delle osservazioni e dei suggerimenti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, osservazioni e suggerimenti volti soprattutto a fronteggiare l'attuale precaria situazione e a consentire piú ampie possibilità di futuri sviluppi.
Tale progetto, una volta deliberato dal commissario straordinario, permetterà che le misure di salvaguardia continuino ad avere vigore per il nuovo triennio.
Il compito di sovrintendere alla elaborazione del progetto è stato affidato all'ing. Bianchi, segretario generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e sub-commissario all'Urbanistica nel Comune di Roma. Egli si servirà dei competenti uffici del Comune e sarà assistito da una commissione consultiva composta dagli architetti Fiorentino, Lugli, Passarelli, Piccinato e Valori. Al fine di accelerare il successivo esame e parere del piano da parte del Consiglio Superiore sarà altresí nominata una commissione ministeriale con l'incarico di seguire l'applicazione dei suggerimenti contenuti nel citato voto.
Le conclusioni a cui sono giunti il Ministero dei Lavori Pubblici e il Commissario straordinario del Comune di Roma rispondono anche alle istanze degli organi piú qualificati nel campo architettonico ed urbanistico e particolarmente della Sezione Laziale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.

La nomina della commissione di consulenza viene ratificata con delibera commissariale n. 896 del 28 marzo, mentre solo il 20 aprile è nominata la commissione ministeriale di controllo composta da Valle, Ceschi, Di Gioia, Martuscelli e Rossi De Paoli.

L'urbanizzazione di Porta Portese

Intanto le vicende urbanistiche della città si sviluppano autonome da qualsiasi disciplina o coerenza.
Tra viale di Trastevere e il Tevere al di fuori di Porta Portese si stendeva una vasta zona di circa trenta ettari quasi completamente libera da costruzioni e di proprietà demaniale o comunale, essendo stata occupata una volta dal fascio di binari di una delle prime stazioni ferroviarie di Roma capitale. La zona è nota in tutta Italia per essere sede domenicale del mercato della roba vecchia: il famoso mercato di Porta Portese.
A dieci minuti d'auto da piazza Venezia e al centro di un complesso di popolosi quartieri naturalmente privi o poverissimi di verde pubblico e di attrezzature collettive, la sua importanza è grandissima: si trattava finalmente di un grosso comprensorio urbano in cui l'amministrazione poteva intervenire senza i vincoli della proprietà privata. I modi e gli scopi potevano essere molti, ma quello che si sta attuando è certamente il peggiore: tagliata in due l'area con una strada fatta per le Olimpiadi (ossia per collegare sempre piú rapidamente e radicalmente l'EUR al centro storico) si sono cominciati a costruire lungo il viale di Trastevere palazzi intensivi tra i piú massicci e i piú brutti di Roma con densità uguali a quelle di viale Eritrea, del Tuscolano, di viale Marconi, con densità cioè prossime ai 1000 abitanti per ettaro. Le possibilità dei quartieri Trastevere e Monteverde di trovare sfogo attraverso quelle aree fino al Tevere restano cosí precluse e terreni di proprietà pubblica sono stati alienati nel modo peggiore alla privata speculazione.

Incentivi direzionali in viale Mazzini

Una grave trasformazione urbanistica che si sta lentamente verificando è il mutamento di destinazione di viale Mazzini, sorto come asse residenziale del quartiere circostante con il carattere non già di suo centro commerciale, ma di passeggiata, di viale per il tempo libero, secondo il vecchio progetto dello Stübben, rielaborato però dagli uffici comunali e da professionisti romani; anche se il gusto delle disposizioni arboree e la scala di tutto il viale potevano dar luogo a critiche, si trattava però di uno degli esempi piú validi a Roma, rimasto intatto e funzionante fino ad oggi.
Una serie di interventi successivi stanno trasformando viale Mazzini in un asse direzionale: è venuto per primo il palazzo sede della Corte dei Conti; poi si è deciso di ubicare alla sua estremità i nuovi edifici giudiziari che, oggetto di concorso, sono attualmente in costruzione; la Philips ha fatto costruire a Gio Ponti la sua nuova sede e infine la RAI-TV vi sta costruendo la propria direzione generale, un immenso edificio in acciaio. Tali fatti (tutti meno uno provenienti da enti pubblici) sembrerebbero la conseguenza di una precisa decisione di piano regolatore: questo prevede invece che le funzioni direzionali e amministrative vadano dalla parte opposta della città e anzi che il quartiere Mazzini ne venga alleggerito al massimo; le destinazioni d'uso che vi sono consentite ne dovrebbero infatti potenziare il carattere residenziale.

L'opinione pubblica segue l'elaborazione del nuovo piano con pochissimo interesse: solo i giornali di destra attaccano piú volte quella che viene definita l'« operazione Sullo ». Erano attacchi scontati, dato che il « piano Cioccetti » aveva avuto i voti della destra, ed erano attacchi logori dato che tra i corifei c'era Ugo D'Andrea, assessore all'urbanistica appunto ai tempi del « piano Cioccetti ». Sembra che ci sia una certa stanchezza intorno all'avventura di questo piano di Roma: come un giallo strascicato troppo a lungo (e in cui si finisce per perdere l'istintiva simpatia per la vittima, sopraffatti dal disgusto fisico per l'agonia e la decomposizione). In questa atmosfera « Il Messaggero » attacca i comunisti accettando inaspettatamente l'eredità lombardiana che aveva caratterizzato il periodo piú nero della lotta contro il CET; Zevi scrive sull'« Avanti! » dell'11 maggio: « questo piano è un piano di vincoli che difende l'avvenire della città »; Piccinato scrive sull'« Espresso » del 3 giugno: « È un piano regolatore vero e proprio che garantisce lo sviluppo della città in senso moderno ».
Mentre tutte le altre associazioni tacciono « Italia Nostra » emette due successivi comunicati: il primo è del 19 aprile.

Documento n. 15

Il Consiglio della Sezione Romana dell'Associazione « Italia Nostra », facendo seguito alla sua ultima dichiarazione dell'11 febbraio c.a., è lieto di constatare che l'inadeguatezza del piano regolatore generale di Roma adottato il 24-6-1959 è stata universalmente riconosciuta e che il Comune stesso, di concerto con il Ministero dei LL.PP., ha preso l'iniziativa di redigere ed adottare entro il 24-6-1962, un nuovo elaborato. Le critiche contenute nel voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. sono state cosí interpretate, non come occasione per singoli emendamenti, ma come punto di partenza per una completa e globale rielaborazione del piano stesso, cominciando dai lineamenti generali.
Questo piano non può essere, per ovvie ragioni di tempo, il piano regolatore definitivo, ma dovrà contenere adeguati vincoli della situazione attuale, perché da esso possano derivare nuove e piú efficaci norme di salvaguardia, durante le quali si possa redigere — sotto una amministrazione regolare — un nuovo piano moderno e funzionante, e si possa allestire una nuova moderna organizzazione di gestione del piano.
Il Consiglio ha fiducia nelle capacità dei cinque esperti chiamati a collaborare alla stesura del nuovo piano — Fiorentino, Lugli, Passarelli, Piccinato e Valori — ed è certo che il gruppo redigerà un elaborato rispondente a queste esigenze.
Nello stesso tempo il Consiglio Direttivo è preoccupato delle scarse garanzie offerte per codesta iniziativa, sia per quanto riguarda il merito tecnico — per l'incerto rapporto tra la commissione « consultiva » dei cinque esperti e gli organi amministrativi del Comune, responsabili dell'errata politica urbanistica fin qui seguita — sia per quanto riguarda la sanzione giuridica dell'elaborato finale — per i dubbi che da piú parti vengono avanzati sulla possibilità che il Commissario Prefettizio (in carica soltanto per l'ordinaria amministrazione) possa adottare il nuovo piano, compiendo un atto che esce certamente dalla normale amministrazione.
Il Consiglio ritiene che la permanenza di queste incertezze, e specialmente nel dubbio circa la possibilità dell'adozione, sia di per se stessa un fatto di estrema gravità, lasciando sussistere, anche solo come ipotesi, l'eventualità di un periodo di carenza delle norme di salvaguardia (per la mancata adozione del nuovo piano o per la riconosciuta illegittimità di tale adozione impugnata da una o piú persone interessate).
È di pubblico dominio che molti privati proprietari stanno preparando i progetti di utilizzazione edilizia dei loro terreni in difformità dal piano adottato nel '59 — e a maggior ragione dal piano che si sta redigendo —

aspettando la scadenza del 24 giugno per presentarli al Comune, in mancanza dell'adozione del nuovo elaborato o fidando nella possibilità di impugnare l'adozione avvenuta.
Il Consiglio Direttivo della Sezione chiede quindi che la legittimità della procedura che s'intende seguire sia subito garantita oltre ogni dubbio, con un impegno pubblico ed esplicito degli organi competenti, che se ne assumano tutta la responsabilità.
Se questa garanzia non può essere data, o non può essere data con la necessaria tempestività, occorre che il problema del piano regolatore di Roma sia subito portato in Parlamento, perché in sede legislativa, e a ragionevole distanza dal 24 giugno, siano presi gli opportuni provvedimenti per dare in tempo a Roma un nuovo piano regolatore funzionante e una nuova organizzazione amministrativa per la gestione del piano.

Il secondo è del 22 maggio:

Documento n. 16

Il Consiglio Direttivo della sezione romana di « Italia Nostra » ritiene necessario formulare ancora ulteriori precisazioni in merito alla questione del piano regolatore di Roma in quanto le recenti polemiche e discussioni hanno prodotto un indubbio disorientamento nell'opinione pubblica che non giova certamente al progredire di una questione già di per sé ampia e complessa come, appunto, il piano regolatore di Roma.
Da una parte la scadenza imminente delle norme di salvaguardia sul vecchio piano Cioccetti, con la conseguente urgenza di approntare nuovi elaborati tecnici per fronteggiare una situazione comunque complessa e rischiosa, dall'altra le elezioni comunali che rivestono una eccezionale importanza sia per la particolare condizione dell'Amministrazione romana, sia per il momento politico nazionale, hanno finito col falsare spesso la prospettiva sotto cui i vari fatti vanno esaminati e considerati.
Noi ci auguriamo che dalle elezioni amministrative del 10 giugno esca una situazione che consenta di istituire stabilmente e definitivamente gli strumenti e gli organismi necessari per avviare lo studio di un vero nuovo piano regolatore e per attuare una positiva politica urbanistica, capace di esprimere un'idea della città, di proporre un nuovo modo di abitare per i suoi abitanti; ci auguriamo che il piano che sostituirà amministrativamente il 24 giugno prossimo il vecchio piano Cioccietti, definitivamente abbandonato, sia tecnicamente uno strumento capace per servire di inizio al nuovo corso dell'urbanistica romana.
Riteniamo necessario che fin da ora sia però chiaro ai partiti politici e agli organi tecnici responsabili che quanto è stato deciso e attuato in questi ultimi tempi (condanna del piano Cioccetti, nomina di una commissione di consulenti a fianco degli uffici comunali, redazione di un piano dei massimi vincoli, ecc.) non è di per sé solo sufficiente a garantire il futuro urbanistico della città.
Occorre tener presente che il piano dei vincoli attualmente in corso di redazione è preparato dal medesimo ufficio comunale che ha redatto uno dopo l'altro il piano del CET, presentato e respinto nel '58, e il piano della Giunta adottato dall'Amministrazione Cioccetti nel '59: intanto, accanto a questo ufficio per il Piano Regolatore, continua sempre ad operare la XV ripartizione con i medesimi funzionari che hanno finora redatto i piani particolareggiati basati sul piano del 1931, contribuendo in modo decisivo alla disintegrazione della città di Roma. I cinque urbanisti nominati dal Ministero LL.PP. hanno un semplice rapporto di consulenza temporanea, che appare decisamente debole rispetto a questo insieme di organi permanenti.
Una riconferma delle strutture amministrative responsabili della precedente politica urbanistica è incompatibile con un nuovo indirizzo: e riteniamo che per alcune persone, gravate di speciali responsabilità, si ponga anche un problema di incompatibilità personale. Questa osservazione è del tutto indipendente da qualsiasi giudizio sul loro lavoro passato: riteniamo superata la figura del tecnico esecutore di direttive e disimpegnato dalla responsabilità di queste direttive, per cui può siglare successivamente elaborati diversi e diversamente orientati. Riteniamo anche che debba cessare l'utilizzazione delle forze culturali in posizione collaterale e revocabile, utilizzando come giunto tra queste e gli organi politici le figure dei tecnici esecutori di direttive. Questi rapporti appartengono a un costume che ci auguriamo di veder superato nell'immediato futuro.
Riteniamo pertanto che il nuovo Consiglio Comunale, contestualmente alla ratifica o all'adozione del piano dei vincoli, dovrà prendere i seguenti provvedimenti:

1 Ristrutturare gli uffici comunali fondendo tra di loro la XV ripartizione e l'Ufficio speciale nuovo piano regolatore, che rappresentano un anacronistico dualismo, rimaneggiando contemporaneamente i relativi organici.

2 Atttribuire agli urbanisti e agli altri tecnici esterni posizioni precise e permanenti, impegnando le forze culturali in dirette responsabilità.

3 Istituire un istituto scientifico urbanistico ed economico che sia in grado, con una moderna struttura, di effettuare gli studi sempre piú lunghi e laboriosi richiesti da una moderna metropoli e dal suo territorio: tali studi non possono infatti piú essere considerati come un fatto preparatorio ed esauribile, ma come un servizio permanente che deve accompagnare in ogni fase la pianificazione.
L'auspicata svolta nella politica urbanistica comunale esige appunto — come pegno e dimostrazione iniziale — la responsabile adozione di questi provvedimenti, onde imprimere subito un altro carattere alla pianificazione di Roma.

Intanto le elezioni amministrative vengono fissate per il 10 giugno e alle varie ragioni che hanno generato la « fretta » del piano si aggiunge cosí, non ultima, anche quella elettorale. Ma all'ultimo momento la pentola rischia di capovolgersi: il 9 giugno il piano è pronto e il Commissario Diana intinge la penna per firmarne l'adozione. Poi ci ripensa e non firma. Nell'urbanistica romana è sempre in agguato Pirandello, con qualche opposta inclinazione verso Kafka o Eddie Costantine.
Con minuzia, le mosse dell'ermetico Commissario vengono descritte minuto per minuto in una trasmissione della RAI curata da Leonardo Benevolo.

Documento n. 17

Il lavoro di progettazione del piano s'era concluso il giorno 7 giugno, e l'indomani il Commissario aveva esaminato gli elaborati del piano, guidato dai progettisti.
La mattina del 9 il Commissario aveva concordato coi funzionari comunali il testo del comunicato da diramare alla stampa, in cui si sarebbe annunciata l'approvazione del piano. Intanto all'Ufficio del piano regolatore la commissione ministeriale e i cinque esperti avevano concordato alcune modifiche, emerse durante l'ultimo esame; alle tre e un quarto erano stati congedati dal sub-Commissario Bianchi ed erano stati riconvocati alle cinque per assistere alla firma del Commissario.
Alle cinque però, né il Commissario né il sub-Commissario erano presenti, ma si trovavano in Campidoglio a una riunione ristretta assieme all'Avv. Furitano, capo della ripartizione urbanistica, e al Dott. Di Pierri, segretario generale del Comune.
Non si sa che cosa fu detto in questa riunione, ma alle cinque e mezza il Commissario richiamò il comunicato d'approvazione già pronto; quindi il sub-Commissario Bianchi si recò al Ministero dei Lavori Pubblici, mentre l'Avv. Furitano raggiunse gli altri che aspettavano all'Ufficio del piano regolatore, senza dar notizia di quanto aveva discusso in Comune, e firmò con loro gli elaborati del piano. Intanto il Commissario aveva diramato il nuovo comunicato alla stampa, e aveva fatto sigillare gli elaborati — sabato sera o domenica mattina — mettendoli sotto custodia notarile.

Mentre i romani vanno a votare leggono sui giornali questo comunicato:

Documento n. 18

Il Commissario Straordinario ha preso in esame il proggeto del piano regolatore del Comune di Roma rielaborato dall'Ufficio speciale del piano regolatore stesso in collaborazione con un comitato di consulenza di cinque esperti, nominati a suo tempo dall'Amministrazione comunale e con l'assistenza di una commissione ministeriale presieduta dal prof. Cesare Valle.
Il Commissario ha rilevato che il progetto rielaborato, specie per quanto si riferisce non solo al cosiddetto asse attrezzato, ma ad altre soluzioni residenziali, comporta espropri e acquisizioni di terreno e richiede un gravissimo onere per il Comune che, solo per l'asse attrezzato, ammonta a molte decine di miliardi. Il progetto stesso avrebbe dovuto essere, in base anche a una recente giurisprudenza, corredato da un piano finanziario. Questo piano manca e inoltre incontrerebbe gravi difficoltà per il reperimento di fondi necessari in relazione all'attuale situazione deficitaria del bilancio capitolino. Il Commissario Straordinario non ha ritenuto, quindi di adottare il progetto rielaborato del piano regolatore.

Formalmente l'eccezione sollevata dal Commissario trova conferma negli art. 18 e 30 della Legge Urbanistica, ma sostanzialmente questi argomenti sembrano speciosi: la prassi ha dimostrato la validità dei suddetti articoli per i piani particolareggiati e non per i piani generali e inoltre l'invito a ricorrere agli espropri era contenuto nel voto del Consiglio Superiore e l'ostacolo avrebbe dovuto essere scavalcato prima.
Le reazioni all'improvviso voltafaccia del commissario Diana sono abbastanza unanimi: rimanere senza piano il giorno delle elezioni amministrative e a due settimane dalla scadenza delle norme di salvaguardia significa veramente partita vinta agli speculatori e fallimento completo del tentativo del ministro Sullo. « Italia Nostra », nella stessa giornata, fa partire un telegramma indirizzato al Ministro dei LL. PP. del seguente tenore:

Documento n. 19

Onorevole Sullo Ministero Lavori Pubblici - Roma
Mancata proroga norme salvaguardia et rifiuto adozione prefettizia coronano manovra forze contrarie piano regolatore Stop Situazione gravemente compromessa giustifica intervento urgentissimo risolto Stop Al Ministro Lavori Pubblici tutta la responsabilità impedire caos urbanistico contestare ennesima definitiva vittoria speculatori fondiari padroni fino oggi Roma
Sezione Romana « Italia Nostra »

L'ex capogruppo democristiano Petrucci dichiara ad un giornalista la propria sorpresa e, nella confusione generale, il sub-commissario Bianchi si dimette per protesta.
Le posizioni piú costruttive del dibattito sul P.R. possono essere riassunte dai seguenti passaggi rispettivamente dell'Unità e del Messaggero

Documento n. 20

Commenta *l'Unità* (11 giugno) — in termini di dibattito politico — che la decisione commissariale « ... ha colpito di sorpresa i dirigenti della federazione socialista romana. Puntando sulla " trattativa privata " con il ministro Sullo e con qualche dirigente d.c. romano, essi avevano sperato di poter risolvere tra le quinte un problema che è, e resta, un problema politico che è assurdo sottrarre alla discussione del Consiglio comunale. Il rifiuto di Diana, inoltre, ha dimostrato che, sul terreno della manovra di corridoio e dell'intrigo, non sono certo a Roma i gruppi di potere, che sostanzialmente dirigono la DC, a temere concorrenze... L'operazione condotta con fine gesuitismo è riuscita perfettamente prendendo di contropiede quanti, ingenuamente, pensavano che con qualche accordo verbale fosse possibile nella Roma 1962 aver ragione delle resistenze della Immobiliare e della destra democristiana. Questa destra ha invece dimostrato di essere in grado di disfare rapidamente i fragili « accordi » del tipo di quello con il quale i dirigenti romani del PSI pensavano di poter dare una solida base alla loro politica di alleanza con la DC ».

Ribatte *Il Messaggero* (12 giugno) — in termini di « oggettività » tecnica —: « Oggi, dopo il fattaccio di sabato scorso, i comunisti e non soltanto loro, cantano vittoria e tornano a bomba con la loro proposta (*la proroga delle norme di salvaguardia proposta dagli onorevoli Natoli e Vecchietti - n.d.r.*) che, ripetiamo, è oggi meno valida di ieri. Oggi occorrono provvedimenti diversi e piú pesanti perché prorogare il non-piano Cioccetti vorrebbe dire abbandonare ogni speranza di dare a Roma uno sviluppo ordinato o quanto meno che consenta di salvare della nostra città quei valori storici, artistici, ambientali che la rendono unica al mondo. Si dirà che siamo esagerati.
Ma sapete a che cosa ha portato la salvaguardia del piano Cioccetti? Ce lo dice il presidente dell'Associazione costruttori nella sua relazione annuale. Roma nel 1961 ha battuto ogni record di operatività edilizia, mentre sono state concesse licenze di costruzioni per ben 250 mila vani. Il che vuol dire che tra breve si addizioneranno al nucleo urbano tante case da contenere altri 250 mila abitanti (la media d'un abitante a vano ci sembra piú che modesta conoscendo la capacità di reddito della borghesia romana). Alla Roma attuale, caotica ed asfissiante, si aggiungerà dunque, fuori da ogni sano criterio di pianificazione urbanistica, una città che supera in estensione Padova o Verona. Questa è la salvaguardia del non-piano Cioccetti e, state tranquilli, che è proprio questa che piace ai padroni della città! Ecco perché la proposta dei comunisti è oggi meno valida di ieri. Oggi ci vogliono provvedimenti legislativi nuovi capaci di far scattare una salvaguardia diversa e piú efficace, se vogliamo che Roma possa sorridere un giorno della sua disavventura ».

Ormai, però tutta la stampa è concorde, salvo le solite eccezioni del « Tempo » e degli altri giornali di estrema destra, nel richiedere un pronto intervento dall'alto; il 14 giugno i tre maggiori istituti culturali del ramo, INU, INARC e « Italia Nostra » concordano un appello al Presidente della Repubblica, al Parlamento, al Governo. A maincuore, molti dei piú intransigenti sostenitori del rigore, della prassi e del rispetto dell'autonomia comunale si determinano ad invocare un intervento dall'alto a sostegno di un piano fatto in fretta in una situazione di compromesso e sotto un regime commissariale.
Con la scadenza delle misure di salvaguardia rimasta immutabilmente ferma al 24 giugno, non resta altro da fare che prendere, con provvedimenti legislativi straordinari, quelle garanzie che « Italia Nostra » aveva sempre richiesto, ma che adesso possono servire solo a uscire da una situazione disperata.
Il 19 giugno il Consiglio dei Ministri, nella stessa seduta in cui decide la nazionalizzazione dell'energia elettrica, approva il seguente Decreto Legge:

Documento n. 21

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Omissis...
Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare, in mancanza di altre norme, disposizioni speciali di salvaguardia per il comune di Roma in pendenza dell'azione ed approvazione del nuovo piano regolatore generale;
Sentito il Consiglio dei Ministri:
Sulla proposta del Ministro per i lavori pubblici, di concerto col Ministro per l'interno;
Decreta:

ART. 1.

Con decreto del Ministro per i lavori pubblici entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sarà pubblicato il progetto di piano regolatore generale, in data 9 giugno 1962, redatto dall'Ufficio speciale del nuovo piano regolatore di Roma in relazione al voto n. 1903 del 23 novembre 1961 del Consiglio superiore dei lavori pubblici.
Fino alla data di pubblicazione del decreto di cui al precedente comma, è sospeso il rilascio di licenze di costruzione di cui all'art. 31 della legge 17 agosto 1942, n. 1150.

ART. 2.

In deroga alle disposizioni vigenti, sino a quando il comune di Roma non avrà adottato il nuovo piano regolatore generale del proprio territorio, e comunque non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i competenti organi del comune di Roma non potranno concedere licenze di costruzione di cui all'art. 31 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, o comunque autorizzare utilizzazioni edilizie che siano in contrasto col progetto di piano regolatore generale pubblicato ai sensi dell'art. 1.

ART. 3.

Dalla data della deliberazione del comune di Roma di adozione del nuovo piano regolatore generale, si applicheranno le norme di cui alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, modificata dalla legge 21 dicembre 1955, n. 1357 e dalla legge 30 luglio 1959, n. 615.

ART. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, e sarà presentato alle Camere per la sua conversione in legge.
Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.
Dato a Roma, addí 19 giugno 1962

SEGNI

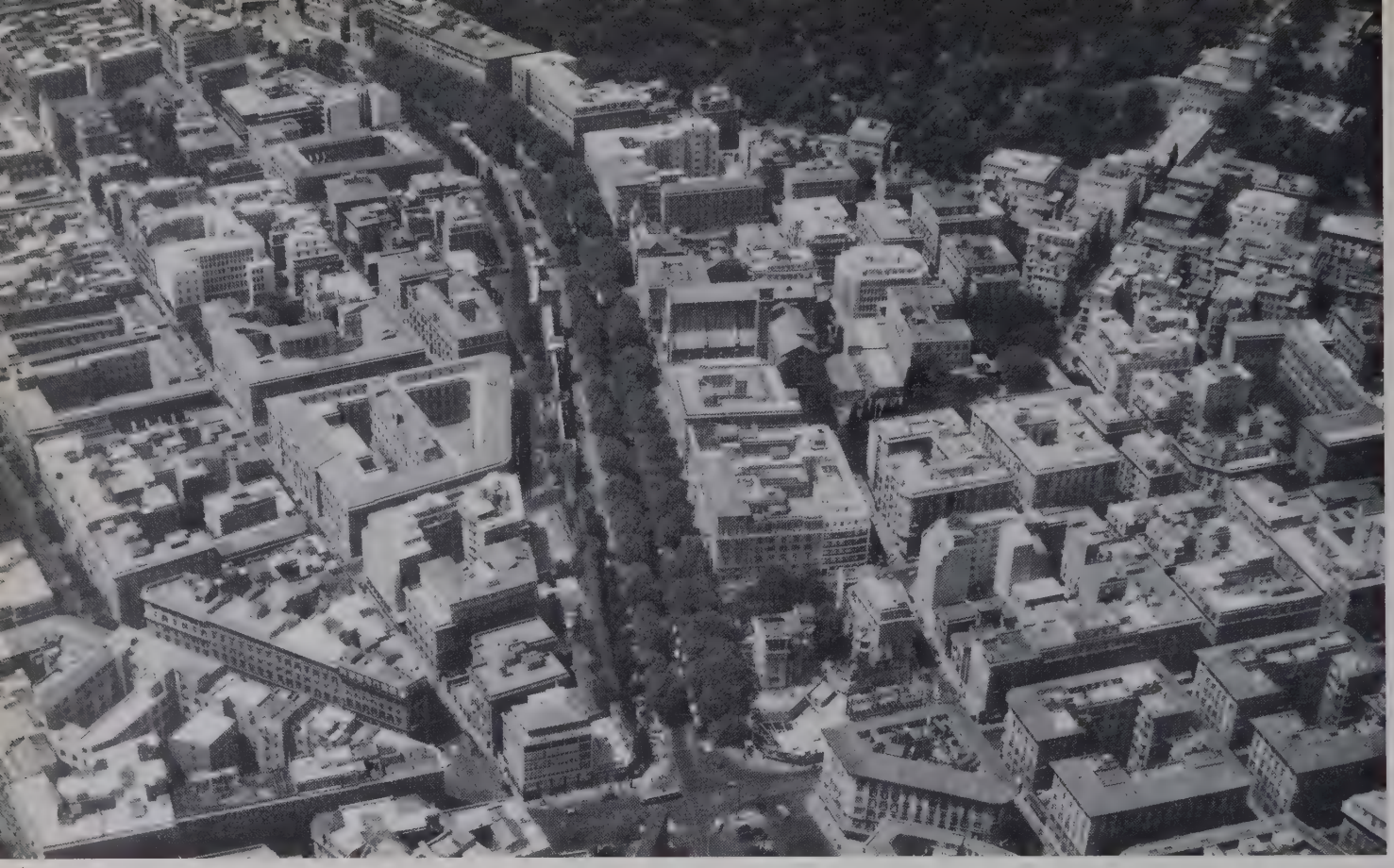
FANFANI - SULLO - TAVIANI

Il 17 luglio la Camera dei Deputati approva la conversione in legge del decreto con 184 voti a favore, 23 contrari e 95 astenuti: la Camera ha approvato un emendamento per cui il Sindaco ha la facoltà e non l'obbligo di respingere le licenze in contrasto col nuovo piano.
Infine il 26 luglio anche il Senato ratifica la conversione in legge. Questo decreto è accolto con concorde approvazione da tutta la stampa, rimanendo quanto mai isolati i difensori ad oltranza dell'interesse privato contro quello pubblico, e tra questi in prima linea l'on. Malagodi (« Giornale d'Italia » del 21 giugno).
Il 22 giugno il notaio toglie i sigilli agli elaborati del piano che viene pubblicato il giorno successivo: evidentemente, dopo le elezioni, la situazione è di nuovo saldamente in mano agli uomini del centro-sinistra, cioè a Sullo e Petrucci. Tutto sommato ora il rifiuto improvviso ed inatteso del Commissario Diana, a firmare gli elaborati del P. R., può essere persino considerato un evento favorevole. È stato infatti questo rifiuto l'occasione che ha consentito al ministro Sullo di evitare la scorretta ed antidemocratica procedura dell'adozione commissariale e di riportare, con una proroga di sei mesi delle norme di salvaguardia, tutta la questione in discussione nella sua giusta sede: l'Assemblea elettiva comunale. Ora anche la precedente prassi avviata dall'amministrazione romana, che tanti dubbi aveva sollevato, assume una impostazione piú valida: il piano regolatore elaborato con la consulenza dei 5 esperti nell'ambito non molto raccomandabile degli uffici comunali, può non essere piú considerato un vero P. R. G. e potrebbe divenire finalmente solo un mezzo valido per la proroga delle norme di salvaguardia. Purtroppo ciò non avverrà che in piccola parte.

1 *Porta Portese: veduta aerea dell'area della ex stazione ferroviaria di Trastevere agli inizi della sua urbanizzazione (si vede la prima casa intensiva in costruzione a sinistra).*
In colore sono indicati: a tratto continuo il confine dell'area libera; a tratteggio il viale di Porta Portese; a puntinato la nuova arteria aperta per le Olimpiadi, per rendere più scorrevole il traffico dal centro all'EUR attraverso viale Marconi.

2 *Viale Mazzini: la trasformazione da zona residenziale a centro direzionale è in pieno corso.*

3 *Viale Mazzini: la nuova sede della Corte dei Conti, lontanissima da ogni Ministero. Il vecchio viale si trasforma in un posteggio.*



4

5

4 Corso d'Italia visto da piazza Fiume. 5 Il tratto di corso d'Italia tra piazza Fiume e Porta Pia; a destra via Nomentana e il quartiere di via Alessandria, uno dei primi costruiti a Roma fuori piano regolatore negli anni della « febbre edilizia ».
6 Corso d'Italia visto da Porta Pinciana verso piazza Fiume: a destra il quartiere Ludovisi, a sinistra Villa Borghese. Il Corso d'Italia con la sua quadruplice serie di platani è una delle maggiori realizzazioni umbertine della capitale. I platani del viale sono quasi tutti già abbattuti per il sottovia di Porta Pinciana e per la cosiddetta « attrezzatura », provvedimento oltretutto urbanisticamente superato e dannoso, come è spiegato nell'articolo.
7 Il progetto dell'ing. A. M. Toscano che avrebbe realizzato la stessa intensità di traffico del progetto comunale (fig. 8) senza manomettere l'ambiente di Corso d'Italia, ma solo con attrezzature superficiali onde creare un sistema di isole di traffico.

8

9

10

8 Il tracciato del sottovia tra piazza Fiume e piazza della Croce Rossa secondo il progetto comunale. 9 - 10 - 11 Il desolante spettacolo del cantiere di corso Italia fornisce un'anticipazione del futuro volto del viale a lavori compiuti.

11

Corso d'Italia

Nella primavera del 1962 la V Ripartizione del Comune di Roma (Lavori Pubblici) presenta al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici un progetto per attrezzare il corso d'Italia come arteria veloce di scorrimento, in prosecuzione del sottovia di Porta Pinciana costruito per le Olimpiadi.

Il progetto prevede: 1° - un sottovia lungo 115 metri piú 180 metri per le rampe di accesso in corrispondenza degli incroci con le vie Puccini e Po; 2° - un sottovia lungo 170 metri in corrispondenza di piazza Fiume; 3° - un complesso di sottopassaggi ed incroci su tre livelli in corrispondenza di Porta Pia onde consentire l'innesto su Corso d'Italia del traffico proveniente da via Nomentana. Le zone a tunnel prevedono quattro corsie di marcia di 3 metri ciascuna: è questa la prima incongruenza del progetto dato che le carreggiate di corsa dovrebbero essere di almeno 3,25 quando sono a ciglio libero e 3,65 quando — come qui — sono obbligate tra muraglioni. La sezione della strada veloce sotterranea è dunque piú stretta dell'attuale sezione del corso d'Italia e potrà smaltire un traffico di ben poco superiore: quel tanto consentito dalla maggiore fluidità della via sotterranea. Non è difficile prevedere che questo aumento di capacità sarà molto inferiore all'aumento dell'indice di motorizzazione e quindi la via veloce sarà già saturata prima di essere inaugurata.

L'unico suo vantaggio sarà quello perciò di liberare di una corrente di traffico gli incroci di via Puccini, via Po, piazza Fiume e Porta Pia, ammesso che gli svincoli di entrata e uscita dai sottovia non complichino le cose poche decine di metri piú in là.

Comunque il 15 maggio 1962 l'Associazione « Italia Nostra » teneva sull'argomento una affollata conferenza stampa in cui faceva presenti i due punti seguenti:

1 L'attrezzatura mediante sottovia del Corso d'Italia fu decisa dagli organi allora preposti alla redazione del P. R. circa sette anni fa; un piccolo tratto — da P.le Flaminio a P.le Brasile — è stato attuato nel 1960 e si è dimostrato all'atto pratico solo parzialmente efficiente, mancando a Porta Pinciana un collegamento diretto tra la corrente veicolare proveniente da P.le Flaminio e la Via di Porta Pinciana. Tenuto conto dell'esperienza di questo tratto e delle condizioni del traffico — quantitativamente e qualitativamente mutate rispetto a sette anni fa — nonché del fatto che tutta la zona tra Corso d'Italia e V.le della Regina era allora quasi esclusivamente occupata da abitazioni ed è oggi invece prevalentemente occupata da uffici pubblici e privati, l'Associazione « Italia Nostra » ritiene indispensabile che si provveda ad una accurata indagine e rilevamento delle condizioni di traffico nella zona in funzione delle previsioni del prossimo decennio o soprattutto delle destinazioni di zona previste dal nuovo P. R., prima di dar corso ad una cosí costosa opera. E ciò al fine di vedere se l'opera è ancora oggi da realizzare cosí come previsto sette anni fa, o se non è invece da realizzare con diverse caratteristiche in base a diverse esigenze, o se non fosse addirittura opportuno realizzare altre attrezzature viarie in luogo di quelle del Corso d'Italia. Allo stato delle ipotesi non è possibile prendere alcuna decisione al riguardo: occorre disporre di esatti dati e di esatte previsioni.

2 Le preoccupazioni di cui sopra non sono solo dovute alla intercorsa trasformazione ed espansione della città e al conseguente nuovo P. R., ma anche al fatto che l'attrezzatura del Corso d'Italia incide su un ambiente di particolare valore e carattere: non solo per la presenza delle Mura Aureliane, ma anche per il grande complesso di alberature che costituiscono nel loro insieme, con la quadruplice fila di platani, una delle migliori realizzazioni della Roma umbertina. Quasi metà di tali alberature saranno sacrificate dal progetto della V Ripartizione rompendo irrimediabilmente l'unità del Corso. Inoltre l'aspetto del Corso sarà completamente compromesso dai troppi tratti in trincea previsti dal progetto, mentre nelle Mura verranno aperti due fornici e uno spacco totale. Ciò che resterà delle Mura e del Corso sarà inoltre sempre piú solo arredamento al traffico, non essendo previste dal progetto alcun inserimento delle Mura in zone continue e realmente pedonabili che restituiscano al Corso e ai suoi elementi quel valore di passeggiata per cui fu creato e che aveva fino a venti anni fa.

« Italia Nostra » presenta a conferma di quanto sopra un progetto redatto dall'ing. A. Toscano che trasforma Corso d'Italia in strada di rapido transito senza alcuna opera di grossa trasformazione, nessuna trincea, nessuna galleria, nessuna strage di alberi. Il progetto Toscano si basa su una sapiente utilizzazione delle « isole di traffico » che dovrebbe consentire una capacità di circa 3000 veicoli-ora, mentre le caratteristiche del progetto comunale (con le strettissime carreggiate a traffico misto) difficilmente consentiranno una capacità di 2500 veicoli-ora. Col progetto Toscano si dimostra soprattutto la possibilità di alternative: si possono ottenere gli stessi risultati dal punto di vista del traffico con una spesa molto minore e compromettendo infinitamente di meno l'ambiente attuale.

Infine l'Associazione « Italia Nostra » rilevava che scopo dell'attrezzatura di Corso d'Italia secondo i vari progetti di P. R. succedutici dal 1957 ad oggi era di creare un'arteria veloce tangenziale al centro storico che facilitasse gli scorrimenti ed ostacolasse le penetrazioni: il progetto preparato dalla V Ripart. sembra invece redatto per facilitare tali penetrazioni interrando l'arteria tangenziale in modo da lasciare libere le penetrazioni Via Salaria - Via Piave e Via Nomentana - XX Settembre che finiranno per attirare un maggiore volume di traffico, invogliato appunto dalla maggiore fluidità.

« Italia Nostra » chiedeva dunque che prima di approvare definitivamente l'attrezzatura del Corso d'Italia il Consiglio Superiore dei LL.PP. accogliesse i suoi voti, affettuasse i rilevamenti e le indagini necessarie onde decidere di cosí importante lavoro con perfetta conoscenza, soprattutto in relazione alle funzioni che spetteranno al Corso d'Italia in seguito alla nuova ubicazione dei centri direzionali, alle destinazioni di zona, alla grande rete viaria prevista dal nuovo P.R.

Nessun rilevamento è invece effettuato e il progetto in linea di massima viene approvato il 27 giugno successivo dal Consiglio Superiore.

Neppure il Comune in sede di redazione del nuovo piano regolatore tra il marzo e il giugno del '63 si preoccupa di riesaminare la questione: ci si limita ad inserire il progetto di peso dentro al piano in base all'impressione che i suoi presupposti siano ancora validi, come è pubblicamente dichiarato.

Alla fine di novembre la Giunta Comunale approva la delibera per la realizzazione dei lavori e la sottopone al voto del Consiglio Comunale che la ratifica pochi giorni dopo.

Con incredibile leggerezza la « pratica » di Corso d'Italia arriva cosí in porto e l'amministrazione comunale si affretta nella primavera del '63 ad abbattere i platani condannati senza nemmeno attendere l'esito della gara d'appalto.

Altrove, in questo fascicolo, Mario Coppa analizza il contenuto delle tavole del piano di giugno. Noi rileviamo un graduale mutamento di tono del dibattito dovuto, in primo luogo, alla possibilità avuta da tutti di prendere visione del lavoro svolto dai cinque esperti nei pochi mesi di precipitoso ed estemporaneo lavoro; ed in secondo luogo alla mutata situazione politica. Con la formazione del nuovo Consiglio Comunale finisce il predominio incontrastato della politica di corridoio; vale a dire che, al perdurare di questo genere di politica cosí cara agli organi amministrativi romani, si aggiunge un vasto ed aperto dibattito consiliare. Nell'ambito di tale dibattito si configurano tre posi-

zioni: trascurando quella di destra, che ribadisce la propria tradizionale opposizione a qualsiasi piano, il dibattito fondamentale avviene tra le forze di centro-sinistra ed i comunisti. Le prime escono dalle elezioni con il 50% esatto dei voti (24 D.C., 10 PSI, 5 PSDI, 1 PRI); non hanno quindi quella maggioranza stabile che ha permesso, in comuni come Milano e Firenze, di avviare effettivamente una nuova politica urbanistica; hanno già fatto la loro scelta politica che consiste, nei riguardi del piano, nell'« operazione Sullo ». Nell'arco che va dall'astioso silenzio di Greggi (uno dei piú vivaci e determinanti oppositori, insieme al col. Amici, del piano del CET) fino ai socialisti, disposti ad appoggiare lealmente la giunta nella speranza di riuscire a varare la proposta di un nuovo Istituto per la pianificazione della Capitale destinato a trasformare completamente la peggiore amministrazione d'Italia, le forze di centro-sinistra, giocano tutto sul l'uomo « nuovo » Amerigo Petrucci, che tiene il suo difficile ruolo con incredibile disinvoltura, e insistono sull'approvazione del piano ad ogni costo.

I comunisti, forti degli uomini piú competenti nel ramo, affrontano apertamente il dibattito consiliare con una serie di interventi di critica costruttiva; essi, naturalmente, nel loro ruolo di oppositori, pur accettando la necessità di giungere all'approvazione del piano, non possono omettere di denunciare i vizi anche di fondo della procedura dell'« operazione » e del suo risultato; e questo anche a costo di mettere in pericolo l'approvazione stessa del piano nell'edizione presentata, distorta dai compromessi.

Intanto gli uffici comunali lavorano alacremente sulle tavole del piano; la « salvaguardia » sancita dal decreto del 19 giugno dura sei mesi ed in questo tempo molte cose possono essere « rettificate ». Rimandiamo anche qui all'analisi di Coppa, per chi voglia avere una idea del senso di queste rettifiche nel loro complesso; occorre precisare che, con l'insediamento del Consiglio Comunale, anche la situazione dei cinque è molto cambiata: non piú investiti da una autorità illimitata quanto malsicura, essi godono di un solido appoggio politico, rappresentato dall'amministrazione di centro-sinistra, ma perdono ogni autorità sugli uffici comunali i quali, già offesi per l'improvvisa e pesante ingerenza dei colleghi « esterni », colgono l'occasione per togliere loro di mano carta e pennelli.

La zona industriale pontina

Nell'autunno del 1962 viene costituito un consorzio tra i Comuni della provincia di Latina e della provincia di Roma interessati alla creazione di una zona industriale omogenea nella pianura pontina. Com'è noto in questa molte industrie si erano venute addensando negli ultimi anni specialmente lungo la strada statale n. 148 tra Roma e Latina, sfruttando le evidenti possibilità offerte dal vicino mercato di consumo di Roma. Se queste imprese si sono installate qui e non altrove la ragione è da ricercarsi nel fatto che questo è l'estremo lembo settentrionale dove si applicano i benefici della Cassa per il Mezzogiorno.

Gli insediamenti industriali sorti tra Roma e Latina dimostrano la gravità della mancanza in Italia di una legge analoga all'inglese « Distribution of Industry Act » (che essendo del 1945 precede oltretutto il « Town and country planning Act » che è del 1947).

Il consorzio costituito nel 1962 è la conseguenza di un fatto nuovo: lo spostamento del confine della Cassa del Mezzogiorno che comprende ora anche una parte del territorio comunale di Roma, adiacente appunto all'area già caoticamente industrializzata del comprensorio Pontino. È interessante rilevare che è questa l'unica zona del territorio attorno a Roma in cui si registra un movimento pendolare dalla città e non verso la città: questo settore infatti in cui sono sorte le industrie maggiori e in maggior numero è quello piú spopolato.

Il 20 novembre l'Ufficio stampa del Comune di Roma diffonde il seguente comunicato:

Documento n. 22

La Circonvallazione Nomentana, attraverso il cavalcavia di Via Lanciani, di cui è in corso di ultimazione la costruzione, verrà collegata direttamente con la Via Tiburtina per mezzo di un'ampia arteria, lunga circa 2 chilometri e mezzo, il cui progetto è stato approvato dall'Amministrazione comunale e in parte anche finanziato e appaltato nei giorni scorsi.

Una volta ultimata, la strada costituirà il collegamento piú rapido della Via Tiburtina e delle grandi arterie tangenziali di scorrimento previste dal nuovo piano regolatore con la zona ormai fittamente abitata che si raccoglie attorno a Piazza Bologna. In piú essa rappresenta la prima delle realizzazioni attuate nel quadro delle iniziative previste per il potenziamento del centro direzionale ad est della città, perché taglia la zona, attualmente priva di costruzioni, che è appunto destinata a divenire la sede dell'espansione di Roma a oriente e ad essere attraversata in rilevato e servita dal futuro asse attrezzato. La sua importanza va perciò valutata anche per questa funzione di guida che essa rappresenta nei confronti delle direttive del nuovo piano regolatore.

La realizzazione dell'arteria richiede un impegno finanziario notevole da parte della civica Amministrazione, considerato che la spesa prevista ascende complessivamente a circa 900 milioni che graveranno sui mutui concessi al Comune con le note leggi 28 febbraio 1953, n. 103 e 27 giugno 1961, n. 644.

Penetrazione da Pietralata

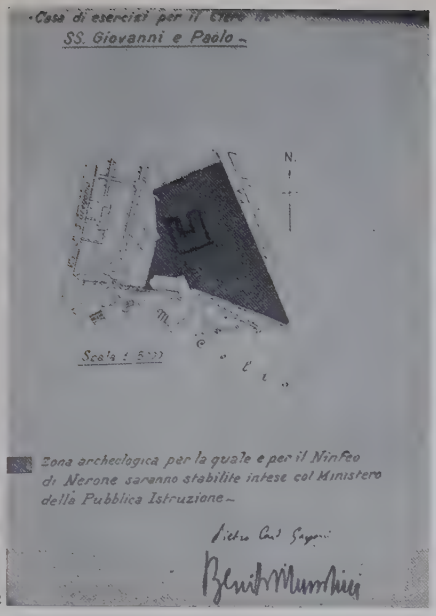
Seguiva nel comunicato la descrizione tecnica della strada e delle opere accessorie.

Occorre mettere in chiaro in proposito alcuni punti, riprendendo quanto già detto nel n. 30 di « Urbanistica ».

Innanzitutto dal comunicato sopra riportato potrebbe sembrare che l'arteria in questione sia un'opera inventata dal nuovo piano regolatore e che la sua attuazione sia un sollecito anticipo sul « primo tempo di attuazione ». In realtà questa strada fa parte del piano del 1931 e doveva allora collegare alla città i quartieri da costruire nella zona di Pietralata: secondo le grandi direttrici di quel piano era perciò una strada radiale, puntata direttamente sul centro storico attraverso la via Nomentana. Ritroviamo la strada nel piano Cioccetti con la stessa funzione, pochissimo cambiata dato che la presenza di alcune aree per iniziative direzionali e l'avvenuta riduzione dell'« asse attrezzato », non cambiavano sostanzialmente in quel piano le destinazioni del 1931. Adesso invece le cose sono cambiate completamente: le aree per il centro direzionale diventano quasi tutte quelle interessate dalla nostra arteria e l'« asse attrezzato » riprende come è noto tutta la sua importanza.

Ma il centro direzionale, l'« asse attrezzato » e gli altri scorrimenti di cui si parla nel comunicato sono di là da venire: faranno parte, è vero, del « primo tempo di attuazione » del nuovo piano, ma prima sembra che ci sia la fatale necessità di completare un « ultimo tempo di attuazione » dell'ormai decrepito, ma non ancora seppellito, piano del '31: perché se ne riesumano alcune grandi strutture a tutta velocità? perché si buttano gli ultimi soldi di alcuni mutui per attuare opere che non fanno parte del « primo tempo di attuazione » del nuovo piano? oppure è stato stabilito che prima di iniziare questo primo tempo bisogna finire di realizzare il piano del '31, come se la sua scadenza fosse indefinita?

La nuova arteria non servirà dunque a collegare un sistema di scorrimenti tangenziali che in un secondo tempo, quando questi saranno stati realizzati: nel frattempo la funzione della strada è quella di collegare radialmente nuove aree da immettere nella speculazione. Non a caso le aree attraversate dalla strada sono della Società Generale Immobiliare. Evidentemente la politica di fare prima le opere che andrebbero fatte dopo, sovvertendone quindi significato e importanza, continua ad essere la politica del Comune di Roma; e il traffico continuerà ad intasarsi nel centro e nei quartieri che gli fanno immediatamente corona.


SS. Giovanni e Paolo
N.
Zona archeologica per la quale e per il Ninfeo di Nerone saranno stabilite intese col Ministero della Pubblica Istruzione

12

13

12 *L'allegato all'art. 16 del Concordato tra l'Italia e la Città del Vaticano che indica l'area esente da espropriazioni e tributi e per cui « saranno stabilite intese col Ministero della Pubblica Istruzione ». La zona scura indica l'area in cui è sorta la casa di ritiro dei Padri Passionisti, senza che nessuna intesa sia stata stabilita.* 13 *Il Celio visto oggi dal Palatino: tutto il fabbricato a sinistra del cipresso piú alto è stato costruito l'anno scorso.* 14 *Il Celio dal Castello dei Cesari sull'Aventino in una vecchia foto Alinari.*

15 *La nuova Via delle Valli con i ponti sull'Aniene e sulle linee ferroviarie: veduta da Monte Sacro verso Roma.*

16 *Un'altro esempio della sostituzione dell'edilizia alla geografia: siamo sempre nell'area valorizzata dalla via Olimpia.*

17 *Una delle caratteristiche dell'espansione di Roma sembra essere l'urgenza di colmare i dislivelli naturali: ecco come l'intensivo può riempire la Valle Aurelia valorizzata dalla via Olimpia. Per la cronaca nel piano del 1931 questa zona risultava a villini.*

Un nuovo edificio sul tempio di Claudio

Vi sono poi cose che, chiaramente, stanno anche al di sopra della politica urbanistica del Comune di Roma.

Il 12 ottobre 1962 l'Associazione « Italia Nostra » deve lanciare un nuovo grido d'allarme, forse il piú drammatico e impensabile tra i moltissimi che caratterizzano la vita dell'Associazione: si sta costruendo un enorme edificio nell'area archeologica del Ninfeo di Nerone sulla sommità del Celio di fronte al Colosseo e al Palatino, accanto all'abside di San Giovanni e Paolo. Un'altissima gru denuncia che il grosso fabbricato salirà molto oltre la quota di 10 metri (tre piani) già raggiunta all'insaputa di tutti. Si tratta di una casa per ritiro ed esercizi spirituali dei Frati Passionisti: il Sovrintendente Ceschi dichiara che i Passionisti hanno fatto il progetto e iniziato i lavori senza avvertire né il Comune né la Sovrintendenza, per cui nessuno si è accorto di nulla (cosa in verità alquanto strana dato che la proprietà dei Passionisti confina con una caserma di Vigili Urbani!).

Il Comune dichiara di non poter intervenire perché la zona in cui l'edificio sta sorgendo è extra territoriale e lo stesso dichiara il Direttore generale alle Antichità e Belle Arti prof. Bruno Molajoli: dunque i Passionisti non dovevano chiedere alcuna autorizzazione e né i Vigili, né i Carabinieri possono far fermare i lavori.

Ma tutto ciò è falso e « Italia Nostra » lo dimostra immediatamente: basta leggere il Concordato tra l'Italia e la Santa Sede che stabilisce appunto limiti e privilegi della extraterritorialità. L'art. 15 del Concordato elenca le zone extraterritoriali: nell'elenco non è compresa l'area dei Passionisti al Celio. Il successivo art. 16 elenca le aree esenti da tasse e non espropriabili per pubblica utilità senza preventivo accordo tra la Santa Sede e lo Stato Italiano: in questo elenco è compresa l'area del Celio. È evidente quindi che non è un'area extraterritoriale altrimenti sarebbe stata inclusa nell'art. 15: non è dunque « estero » e tutte le leggi italiane sono valide salvo i privilegi concessi nell'art. 16, che riguardano solo le tasse e l'esproprio: argomenti che non c'entrano con la costruzione in corso. I Padri Passionisti dovevano dunque chiedere il permesso in Comune e alla Sovrintendenza come qualsiasi altro proprietario dello Stato Italiano.

Ma c'è di piú: dato lo straordinario interesse archeologico del Ninfeo di Nerone (mai scavato ed ora sconvolto dalle ruspe che hanno scavato le fondazioni dell'enorme nuovo edificio) è stato aggiunto al Concordato un apposito allegato in cui, con tanto di firme di Mussolini e Gasparri, è riportata l'area dei Passionisti con la seguente didascalia: « Zona archeologica per la quale e per il Ninfeo di Nerone saranno stabilite intese col Ministero della Pubblica Istruzione ». Dunque niente extra-territorialità e per di piú una apposita disposizione che vincola questa area a specifici accordi. Stando alle precedenti dichiarazioni del Direttore Generale alle Antichità e Belle Arti e del Sovrintendente questi accordi non sono mai stati presi. C'è da chiedersi a questo punto come mai né al Ministero né alla Sovrintendenza avessero letto il Concordato e come mai i Vigili Urbani avessero ignorato l'edificio che stava sorgendo sopra la loro caserma.

Ma la logica aiuta sempre poco per capire quello che succede a Roma: tant'è vero che i lavori non sono stati sospesi e l'edificio è ormai ultimato dato che Comune, Sovrintendenza e Ministero della Pubblica Istruzione, pur avendo riconosciuto che l'extraterritorialità non c'era, si sono guardati bene dal cambiare disposizioni, o meglio dal prendere qualsiasi provvedimento.

È rimasto solo, come sempre, l'eco delle proteste della stampa. « Siamo nelle dimensioni dell'assurdo per quanto riguarda gli scempi del paesaggio a Roma » scrive su « Paese-sera » Alfonso Testa; « Nemmeno le aree archeologiche di Roma, nemmeno le piú insigni di esse, vengono ormai risparmiate » incalza Antonio Cederna su « Il Giorno ».

Dei privati hanno violato le leggi dello Stato Italiano; dei funzionari preposti esclusivamente all'applicazione di quelle leggi le hanno uguamente violate ed hanno pubblicamente affermato il falso per coprire il proprio operato. I primi continuano impunemente a costruire e i secondi a ricoprire i posti di altissima responsabilità che sono stati loro incautamente affidati: siamo a Roma ed è giusto che di « dolce vita » ce ne sia un po' per tutti. Quando scoppia lo scandalo del Celio uno dei piú noti e fortunati protagonisti appunto della Roma pseudo-cinematografica e mondana, ha appena finito di costruirsi una villa dall'altra parte del Colosseo, nell'area dei Giardini Rivaldi.

Ben presto si giunge in prossimità della nuova scadenza del piano regolatore: il dibattito comunale diviene piú drammatico, il lavoro negli uffici comunali piú ansioso e incontrollabile, il nervosismo dei grandi e piccoli manovrieri immobiliari piú nettamente percepibile.

La stampa di centro e di centro-sinistra registra un crescente agnosticismo, derivante probabilmente da tre motivi principali: la scarsa comprensione di un problema ormai paurosamente intricato e congestionato; la disciplina sulla linea politica del « piano ad ogni costo », quali che siano i rospi da ingoiare; la posizione preconcetta anticomunista, in una situazione in cui i comunisti si assumono l'impegno dell'estrema difesa del rigore urbanistico. In realtà, come si vedrà piú avanti, in sede di osservazioni al P.R., gli istituti e gli enti culturali riprenderanno le posizioni di critica e di libera denuncia che aveva caratterizzato la loro azione fino alla vigilia dell'« operazione » Sullo.

Già prima dell'adozione del piano, in una conferenza stampa tenuta da Leonardo Benevolo, come Presidente della Sezione Romana, « Italia Nostra » dà il suo contributo alla discussione; richiama quanto già dichiarato nei precedenti interventi del sodalizio ed aggiunge:

Documento n. 23

Il piano a cui si è giunti non può tuttavia essere considerato che il primo passo verso una nuova politica urbanistica; entro tre anni dovrebbe esser presentato all'approvazione degli organi superiori, ma molto piú probabilmente sarà assorbito in un nuovo provvedimento; possiamo augurarci che non intervengano ulteriori variazioni nella destinazione delle zone, per non gettare ancora nell'incertezza gli interessati, ma è inevitabile che le previsioni attuali siano completate e precisate, sia per il progresso degli studi iniziati dall'amministrazione, sia per le conseguenze della nuova legge urbanistica che sta per essere presentata alle Camere.

Dunque di questo piano interessano essenzialmente gli effetti a breve scadenza, per esempio nei tre anni prossimi; e importa soprattutto che le sue applicazioni non pregiudichino i futuri sviluppi, cioè non costringano i futuri amministratori ad altri conflitti con le situazioni costituite.

Da questo punto di vista il dimensionamento largo delle zone verdi, delle aree di servizio e della rete viaria è un fatto positivo, salvaguardando nel modo piú efficace le possibilità d'articolazione del futuro organismo cittadino. Invece il dimensionamento largo delle nuove zone residenziali — che porterebbero la futura popolazione a 4.200.000 abitanti — raggiunge l'effetto opposto, cioè diminuisce il valore vincolativo delle previsioni di piano, e offre tanto margine di scelta alle iniziative particolari da render probabile in un primo tempo una concentrazione a sud, per l'inerzia delle tendenze acquisite.

Per evitare questo pericolo, occorre o lo stralcio di una parte delle zone previste a sud, o un dispositivo che ne rimandi il completamento di qualche anno; e che equivarrebbe allo stralcio ai fini della salvaguardia immediata.

Acquisito questo piano e le sue norme di salvaguardia, comincia subito il lavoro per tendere a una disciplina piú completa e efficace, quindi per superare le tre limitazioni ancora esistenti:

1 La limitazione territoriale entro i confini comunali, mentre l'organismo della città già ora si è esteso oltre, soprattutto verso est e sud-est.

2 La mancanza di un organismo scientifico che fornisca alla pianificazione il necessario corredo di studi e di indagini.

3 La carenza di strumenti giuridici che consentano al Comune di promuovere attivamente l'urbanizzazione dei nuovi quartieri, anziché limitarsi a circoscrivere con una serie di divieti le iniziative altrui, assumendosi il carico delle spese d'urbanizzazione a fondo perduto.

La nuova legge urbanistica può rendere attiva e operante la pianificazione urbana, e occorre fin d'ora tendere a questo, trasformando le difficoltà del piano di Roma in argomenti perché la legge sia sollecitamente approvata.

Ed in data 10 dicembre interviene nuovamente con un telegramma diretto agli organi competenti ed alla stampa, con il preciso scopo di tutelare il centro storico, minacciato da una inefficiente normativa e quindi da una conseguente labile salvaguardia:

Documento n. 24

La Sezione romana di " Italia Nostra " venuta a conoscenza del fatto che si intende allegare sin da ora agli elaborati del piano regolatore in adozione una planimetria al 5.000 relativa al centro storico con la precisazione di giudizi di valore relativi a singoli edifici ed isolati
tenuto conto che è in corso a cura delle Facoltà di Ingegneria ed Architettura " su incarico del Comune " una ricerca tendente con adeguati mezzi all'indispensabile approfondimento del problema,
dissente dall'opportunità di specificare sulla sola base di studi preparatori e di prima approssimazione in qualsiasi criterio discrezionale che intacchi la compagine del centro storico aprendo inevitabilmente la strada a possibili iniziative parziali e impedendo quella soluzione organica, rispettosa dei valori ambientali e storici e nel contempo validamente inserita nel piano, che costituisce ormai un obiettivo irrinunciabile.

Il centro storico è purtroppo uno dei punti di convergenza della speculazione privata. Se per le ville, infatti, è lecito nutrire qualche speranza, la dinamica di trasformazione e lo stillicidio degli interventi rimane, nelle zone vecchie della città, assai meno arginabile.
Alla vigilia della presentazione del piano nella sua stesura di giugno, ci si era accorti improvvisamente di non poter dare, per il centro storico, alcuna normativa: a 10 anni dal suo insediamento, infatti, l'Ufficio Speciale del P.R. non ha prodotto alcuna indagine seria in questo settore. Si dà in extremis un incarico alle facoltà di architettura e di ingegneria, per uno studio dello stato di fatto tale da far scaturire proposte di pianificazione. Nel poco tempo disponibile, le due facoltà, subito impegnate nel lavoro di rilevamento, non possono tuttavia giungere che ad indicazioni globali e deduttive. La facoltà d'ingegneria anzi, a scanso di facili equivoci, ha cura di aggiungere su ogni tavola la dicitura: « le valutazioni contenute in questa tavola sono qualitative e di prima approssimazione. Esse pertanto non danno indicazioni utili a provvedimenti edilizi o urbanistici relativi a singole particelle ».
Nonostante ciò le tavole vengono inserite nel piano con il pretesto che in caso contrario sarebbe rilevata una carenza normativa in una vasta zona centrale, tale da invalidare giuridicamente il piano stesso. I cinque esperti si rifiutano di firmare queste tavole, ma poi firmano le norme tecniche che fanno esplicito riferimento alle tavole stesse. In realtà le norme tecniche, a tale riguardo, contengono alcuni tra i brani meno felici del documento. (Si rimanda alle osservazioni dell'INU e di « Italia Nostra »).
Intanto per l'insufficienza della salvaguardia, per la debolezza della Soprintendenza e soprattutto per la forza delle pressioni, dopo tanti anni di indecisione e d'incapacità a portare avanti una seria opera di pianificazione degli interventi, il centro storico fiorisce di cantieri di « restauro » nei quali, ponendo l'occhio alle impalcature dietro le antiche finestre non si vede che il cielo. La stessa « Italia Nostra » non riesce piú che a mandare qualche telegramma destinato a risposte evasive. Gli interventi si succedono ormai senza soste: piazza S. Lorenza in Lucina, via della Croce, via Rasella, via dei Quattro Cantoni, via Monte Brianzo, piazza di S. Cecilia in Trastevere, piazza in Piscinula, via dei Maroniti, via di Panico, ecc.
Il 18 dicembre il Consiglio Comunale di Roma adotta il P.R.G.: si procede ad una prima votazione per l'abrogazione del piano Cioccetti in difesa del quale restavano schierati gli ostinati avversari dell'urbanistica: liberali, monarchici e missini.
Successivamente il nuovo piano viene approvato con i voti dei consiglieri di centro-sinistra, piú un voto monarchico (Patrissi). Subito dopo giunge al Sindaco il seguente telegramma del ministro Sullo:

Documento n. 25

Desidero vivamente esprimere suo tramite miei piú vivi ringraziamenti at Consiglio Comunale Roma per avvenuta adozione piano regolatore generale. Lunga discussione et modifiche apportate progetto hanno confermato validità tesi da me sostenuta in sede parlamentare che decreto legge scorso giugno costituiva strumento essenziale per garantire effettiva libertà di discussione et di azione at rappresentanza popolare capitolina. Desidero assicurarla che Ministero Lavori Pubblici darà ogni ausilio per affrettare tempi et agevolare procedure iter approvazione piano. Voglia gradire cordiali saluti.

La lunga discussione, dati i limiti di tempo, non può portare a nulla di sostanziale; le sinistre, prima di giungere alla adozione, riescono a far votare alcuni ordini del giorno ai quali restano affidati i buoni propositi del centro-sinistra romano.
I piú importanti sono i seguenti, che riguardano, nell'ordine: l'acquisizione del parco dell'Appia Antica, le direttrici d'espansione, la ristrutturazione degli organismi di pianificazione urbanistica, il piano di acquisizione per le aree di edilizia economica e popolare (legge 167) e la demanializzazione dell'EUR.

Documento n. 26

ORDINE DEL GIORNO N. 3

Il Consiglio Comunale

udita

la relazione dell'Assessore Petrucci sul progetto del piano regolatore;

ritenuto

che il Parco dell'Appia Antica è uno degli elementi di essenziale, fondamentale importanza nell'assetto urbanistico della Città;

considerato

inoltre l'incommensurabile valore storico, religioso, artistico e turistico della zona, da salvaguardare da qualsiasi deturpazione;

visto

che nell'ordine delle scelte tale problema assume carattere prioritario;

considerato

peraltro che la spesa relativa può essere sollecitamente affrontata,

delibera

di autorizzare la Giunta ad operare con tutti i mezzi opportuni con ogni sollecitudine per la acquisizione e sistemazione del predetto Parco pubblico.

ORDINE DEL GIORNO N. 7

sulla priorità degli insediamenti edilizi nell'ambito del 1° programma biennale di attuazione.

Il Consiglio Comunale di Roma

ritenuta

la prima fase di attuazione del piano come la piú impegnativa e delicata per l'avvenire del piano stesso, nell'ambito della utilizzazione di strumenti per l'incentivazione o la limitazione per far maturare nel tempo piú breve e nella maniera piú conseguente gli obiettivi del piano;

dispone

1 che il 50% degli insediamenti nel primo programma biennale avvenga tutto nel quadrante est compreso fra l'Asse Attrezzato, la valle dell'Aniene a nord ed il piano dell'Appia a sud entro il raccordo anulare dell'ANAS. Per il restante 50% dispone che il 20% degli insediamenti avvengano nel settore sud che si sviluppa verso la zona Pontina (precisamente Castel di Decima e Pedemontana) in stretta connessione con le costituende zone industriali, mentre il restante 30% venga distribuito nel restante settore sud e nei settori ovest e nord;
2 dispone inoltre che, nell'ambito del piano decennale per l'edilizia economica e popolare (legge 18 aprile 1962, n. 167), gli interventi del I biennio (compresi nelle percentuali di cui al punto 1) vengano localizzati nel settore est-sud-est in modo tale da costituire l'ossatura direzionale delle nuove zone residenziali, escludendo quindi ubicazioni periferiche o marginali che riprodurrebbero in scala nuova il negativo fenomeno delle borgate pilota.

ORDINE DEL GIORNO N. 8

sulla sollecita attuazione degli strumenti per il piano regolatore.

Il Consiglio Comunale di Roma

ritenuto

che sia necessario iniziare immediatamente lo studio dei programmi biennali per la prima fase di attuazione del piano regolatore;

impegna

la Giunta a presentare entro centoventi giorni dalla data di adozione del piano regolatore, i provvedimenti relativi alla definitiva costituzione degli strumenti per l'attuazione del piano regolatore ed in particolare:
a la riorganizzazione dell'Ufficio speciale per il nuovo piano regolatore e degli uffici della XV Ripartizione;
b la nomina delle nuove commissioni Edilizia ed Urbanistica;
c la costituzione di un ente permanente per la pianificazione territoriale.

ORDINE DEL GIORNO N. 9

sui mezzi per l'attuazione del piano regolatore generale;

Il Consiglio Comunale di Roma

nell'intento di utilizzare nel modo piú efficace le disposizioni legislative previste all'art. 20 delle norme tecniche di attuazione del piano regolatore generale, ritiene che in particolare la giusta applicazione dell'art. 18 della legge urbanistica 17 agosto 1942 e della legge 18 aprile 1962, n. 167, consenta di attuare un valido controllo delle direttrici di insediamento delle nuove zone residenziali e permetta di iniziare una sana politica delle aree fabbricabili dando la possibilità al Comune di incamerare l'incremento di valore conseguente ad un corretto sviluppo delle opere di urbanizzazione.

A tal fine reputa opportuno che la scelta delle aree debba avvenire basandosi su criteri qualitativi preferenziali, e non già tenendo conto esclusivamente del minimo costo di acquisizione.

Dispone inoltre che siano reperite aree dal punto di vista quantitativo in misura adeguata ai concetti ispiratori della legge ed alla interpretazione datane dalle relative istruzioni ministeriali.

Il Consiglio Comunale impegna la Giunta, in una programmazione unitaria con il piano decennale per l'edilizia economica-popolare, a predisporre subito dopo l'approvazione del nuovo piano regolatore generale, un piano finanziario che consenta all'Amministrazione di acquisire il maggior numero possibile di aree, indicate contestualmente, mediante l'applicazione dell'art. 18 della legge 17 agosto 1942.

ORDINE DEL GIORNO N. 22

Considerato che il nuovo piano regolatore generale di Roma, a norma della Legge urbanistica, deve comprendere la totalità del territorio comunale;

Considerato che del territorio comunale fa parte una vasta zona sulla quale l'Ente autonomo EUR svolge una intensa attività edilizia ed urbanistica, e che è di fondamentale interesse per l'attuazione del P.R. medesimo;

Considerata l'opportunità che, con l'approvazione del nuovo P.R. generale di Roma, vengano definiti i rapporti tra lo Stato, il Comune, l'Ente Autonomo EUR anche in relazione all'art. 13 della legge soprarichiamata, il quale stabilisce che, « espletati i compiti per i quali viene costituito, l'Ente, con decreto del Capo del Governo, sarà posto in liquidazione »;

Richiamato l'o.d.g. del Consiglio Comunale del 3 agosto 1950, col quale fu riaffermata l'istanza che il complesso immobiliare EUR non possa essere sottratto al potere del Comune;

Richiamata la deliberazione del Consiglio Comunale, presa sulla stessa data, con la quale fu nominata una commissione consiliare, presieduta dal Sindaco, con incarico di espletare opportuna azione per tutela, relativamente a quel complesso, degli interessi del Comune;

Richiamato, infine, l'o.d.g. del Consiglio Comunale del 29 aprile 1959;

fa voti

perché con l'approvazione del nuovo piano regolatore generale di Roma si provveda alla regolamentazione del complesso dell'EUR tenendosi presente l'interesse preminente del Comune alla acquisizione ed utilizzazione del medesimo, e, comunque, alla sua amministrazione;

fa inoltre voti

perché, nelle more, all'Amministrazione Commissariale dell'Ente venga affiancata una commissione da nominarsi dal Consiglio Comunale.

A un anno di distanza dobbiamo rilevare che i precisi impegni assunti con questi ordini del giorno non hanno avuto ancora alcun seguito, salvo per quanto riguarda il « piano 167 ».

Il 16 gennaio 1963 il Sindaco di Roma Glauco Della Porte, il vice sindaco Grisolia, il sottosegretario ai Lavori Pubblici Spasari inaugurano la « via delle Valli » ossia la nuova via che, sul prolungamento di viale Libia, congiunge piazza Gondar a piazza Conca d'Oro a Montesacro. La nuova arteria ha richiesto 95.000 giornate lavorative, è lunga 816 metri e comprende tre cavalcavia (su due linee ferroviarie e sul futuro scorrimento nord) e un ponte sull'Aniene; sono stati impiegati 25 chilometri di pali con diametro fra 60 e 120 centimetri spinti fino a 48 metri sotto il piano di campagna; infine sono stati impiegati 22.400 metri cubi di calcestruzzo e 1000 tonnellate di ferro. Costo dell'opera: 1.300.000.000 di lire.

Malgrado l'indubbia imponenza di queste cifre ci sembra eccessivo parlare di « fusione delle grandi luci del passato e delle grandi speranze dell'avvenire » e prendere addirittura l'avvio dalle « rovine della guerra perduta » come è stato fatto con grande abbondanza di retorica e aggettivi nei discorsi inaugurali.

Per la via delle valli è valido lo stesso discorso fatto a suo tempo per la congiungente Circonvallazione Nomentana-via Tiburtina, con l'aggravante che qui non si realizzeranno mai quei collegamenti tangenziali che là almeno sono nelle « speranze dell'avvenire ». Di come anche questa arteria sia un grosso sbaglio, un'ennesima radiale attuata contro i princípi che si vanno discutendo da dieci anni e che ormai sono entrati nel nuovo piano, abbiamo già scritto nel n. 30 di « Urbanistica », quando l'opera stessa fu malauguratamente decisa.

Adesso che l'opera è inaugurata (e i giornali hanno già cominciato a protestare per il fondo stradale dissestato!) ci sentiamo obbligati a commentare alcuni argomenti avanzati dal Sindaco nel suo discorso inaugurale, che riportiamo perciò integralmente.

Ci dispiace ritrovare, per l'ennesima volta nell'ultimo secolo di storia romana, una cosí netta distinzione tra il piano regolatore e « idee chiare e progetti precisi per infondere nuovo slancio al progresso della città » possedute direttamente dall'Amministrazione comunale. Preferiremmo che le idee e i progetti dell'Amministrazione fossero proprio il piano regolatore e la sua attuazione.

Il Sindaco, pur vantando la grandiosità e l'importanza dell'opera, la fa poi rientrare tra le « minori arterie » previste dal piano: e, dato che questo giudizio nel quadro del piano è indubbiamente vicino alla realtà, perché si è speso 1.300.000.000 per un'opera minore quando non si sa dove trovare i soldi per le opere maggiori?

Indubbiamente il sindaco Della Porta non è responsabile delle spese decise e fatte da chi ha amministrato prima di lui. Ma perché in questa occasione ha tenuto tanto a insistere sulla continuità tra questa e le precedenti amministrazioni, quando poco meno di un mese prima il nuovo piano regolatore era stato approvato proprio come elemento di rottura e di non continuità con la politica urbanistica delle amministrazioni precedenti?

Infine non riusciamo a trovare alcuna relazione positiva tra la via delle valli e Piazza Fiume, ossia lo scorrimento lungo le mura (altra opera che si doveva fare 10 anni fa e oggi è forse superata e sbagliata): ci sono di mezzo tre chilometri in linea d'aria occupati da quartieri popolosi, con strade già piene e intasate di traffico. Il fatto che dalla via delle valli radiale si debba attraversare tutta la zona di viale Libia, viale Eritrea, corso Trieste, via Nizza per arrivare ad uno scorrimento tangenziale ci sembra decisamente uno sbaglio. E non capiamo perché non si faccia invece quel tale scorrimento nord che si è arrestato ai tempi delle Olimpiadi alla via Salaria ed avrebbe reso meno negativa la via delle valli se si fossero in tempo riservate le aree per i raccordi, occupati invece dagli intensivi di viale Etiopia e di viale Somalia.

La vera continuità tra questa e le precedenti amministrazioni ci sembra proprio dimostrata da questo continuo fare le cose fuori tempo: aspettare che le iniziative utili siano diventate inutili e al momento in cui escono anche da tale stato per diventare dannose, allora farle. In quanto a idee chiare e progetti precisi non ci sembra che il discorso del Sindaco rivelasse le une o gli altri; e ci auguriamo perciò che voglia tirare un tratto di penna su tutto ciò e ricominciare veramente da capo: ossia da una politica di piano, per cui gli strumenti oramai — belli o brutti — ci sono, indipendentemente da come poi ognuno di noi ritiene di giudicarli.

Le nuove commissioni edilizia e urbanistica sono state insediate dal Sindaco il 9 febbraio; purtroppo la loro composizione lascia molto perplessi sulla validità di un sistema basato ancora sui vecchi concetti. Anzitutto è impensabile che nelle commissioni che presiedono al controllo della attività edilizia vi siano i rappresentanti di coloro che devono essere controllati (associazione proprietari aree fabbricabili, associazione proprietà edilizia di Roma e provincia, associazione costruttori edili) e non vi sia, invece, alcuna traccia di coloro che hanno diritto a che un controllo vi sia, e cioè gli utenti.

In secondo luogo il vecchio sistema delle terne, nell'ambito delle quali l'Amministrazione comunale esegue una scelta non sempre illuminata, crea una selezione che lascia poche speranze a chi crede nella necessità di un reale controllo.

Commissione Consultiva Edilizia

Membri interni: Presidente, l'Assessore preposto all'Urbanistica e all'Edilizia Privata; Vice Presidente, il Direttore Capo della Ripartizione XV (Urbanistica e Edilizia Privata); componenti: l'Ispettore Generale dei Servizi Tecnici, il Vice Direttore Amministrativo della Ripartizione XV, l'Ingegnere Capo della Divisione Edilizia Privata, l'Ingegnere Capo della Divisione Affari Generali Ripartizione XV, l'Ingegnere Capo della Divisione Urbanistica, il Direttore Capo della Ripartizione V (Lavori Pubblici), il Direttore Capo della Ripartizione VI (Municipalizzazioni e Servizi Tecnologici), il Capo dell'Avvocatura comunale, l'Ufficiale Sanitario del Comune, il Direttore Capo della Ripartizione X (Antichità e Belle Arti), il Direttore Capo della Ripartizione XIV (Traffico e Motorizzazione), l'Ingegnere Capo della Divisione Tecnica della Ripartizione XIII (Lidi-Spiaggie-Agro Romano), il Capo della Sezione Amministrativa Edilizia Privata, il Soprintendente ai Monumenti del Lazio, il Comandante dei Vigili del Fuoco di Roma, il Soprintendente alle Antichità di Roma I;
Membri esterni: rappresentanti dell'Ordine Provinciale degli Ingegneri: Ing. Malpeli Cherubino, Ing. Minnucci Gaetano, Ing. Rebecchini Gaetano (componenti effettivi), Ing. De Rossi Baldo, Ing. Milone Giuseppe, Ing. Ortolani Aldo (componenti supplenti); rappresentanti dell'Ordine Provinciale degli Architetti: Arch. Barucci Pietro, Arch. Dall'Olio Claudio, Arch. Tonelli Alberto (componenti effettivi), Arch. Sansonetti Francesco, Arch. Berarducci Francesco, Arch. Boni Mario (componenti supplenti); rappresentanti dell'Accademia di S. Luca: Arch. Busiri Vici Clemente, Arch. Vitellozzi Annibale (componenti effettivi), Arch. Libera Adalberto Arch. Venturi Ghino (componenti supplenti); rappresentante dell'Associazione Costruttori Edili di Roma e Provincia: Ing. Micaglio Ezio (componente effettivo), Ing. Costa Pietro (componente supplente); rappresentante dell'Associazione della Proprietà Edilizia di Roma e Provincia: Ing. Zanchini Guglielmo (componente effettivo), Ing. Galassi Luigi (componente supplente); rappresentanti dell'Istituto Nazionale di Urbanistica: Arch. Carbonara Pasquale, Arch. Pediconi Giulio, Arch. Spaccarelli Attilio (componenti effettivi), Ing. Catalano Pietro, Arch. Favini Leonardo, Arch. Nicoletti Manfredi (componenti supplenti); rappresentanti dell'Università di Roma: Prof. Greco Saulle, Prof. Nicolosi Giuseppe (componenti effettivi) Prof. Roisecco Giulio, Prof. Salzano Edoardo (componenti supplenti).

Commissione Consultiva Urbanistica

Membri interni: Presidente, l'Assessore preposto all'Urbanistica e all'Edilizia Privata; Vice Presidente, il Direttore Capo della Ripartizione XV (Urbanistica e Edilizia Privata); componenti: l'Ispettore Generale dei Servizi Tecnici, il Vice Direttore Amministrativo della Ripartizione XV, il Capo della Divisione Affari Generali della Ripartizione XV, il Capo dell'Avvocatura Comunale, il Direttore Capo della Ripartizione V (Lavori Pubblici), il Direttore Capo della Ripartizione VI (Municipalizzazioni e Servizi Tecnologici), il Direttore Capo della Ripartizione XIV (Traffico e Motorizzazione), l'Ufficiale Sanitario del Comune, il Direttore Capo della Ripartizione II (Demanio e Patrimonio), il Direttore Capo della Ripartizione XIII (Lidi-Spiagge ed Agro Romano), il Capo del Servizio Giardini, il Soprintendente ai Monumenti del Lazio, il Capo della Sezione Amministrativa Urbanistica, il Rappresentante del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, l'Architetto Capo della Sezione Compartimentale Urbanistica presso il Provveditorato alle OO.PP. per il Lazio, il Soprintendente alle Antichità di Roma I;
Membri esterni: rappresentanti dell'Ordine Provinciale degli Ingegneri: Ing. Bandini Mario, Ing. Benini Antonio, Ing. Del Bufalo Leonardo (componenti effettivi), Ing. Di Tempora Enrico, Ing. Piroddi Elio, Ing. Moraggi Amedeo (componenti supplenti); rappresentanti dell'Ordine Provinciale degli Architetti: Arch. Ballio Morpurgo Vittorio, Arch. Benevolo Leonardo, Arch. Lenci Sergio (componenti effettivi), Arch. Reggiani Piero, Arch. Venturi Renato, Arch. Giardino Francesco (componenti supplenti); rappresentanti dell'Accademia di S. Luca: Arch. Moretti Luigi, Arch. Passarelli Vincenzo (componenti effettivi), Arch. Muratori Saverio, Arch. Vaccaro Giuseppe (componenti supplenti); rappresentanti dell'Istituto Nazionale di Urbanistica: Arch. Fariello Francesco, Arch. Lugli Pier Maria, Arch. Marconi Plinio (componenti effettivi), Ing. Gigli Guido, Arch. Pallottini Mariano, Arch. La Padula Attilio (componenti supplenti); rappresentanti dell'Istituto di Studi Romani: Prof. De Angelis d'Ossat Guglielmo, Prof. Romanelli Pietro (componenti supplenti); rappresentanti dell'Università di Roma — Facoltà di Architettura: Arch. Del Debbio Enrico, Arch. Cancellotti Gino (componenti effettivi); rappresentanti dell'Università di Roma — Facoltà di Ingegneria: Ing. Gorio Federico, Ing. Raffo Pani Silvana (componenti supplenti); rappresentante dell'Associazione dei Proprietari di fabbricati di aree fabbricabili: Avv. Magno Pompeo (componente effettivo), Avv. Delli Santi Gian Filippo (componente supplente).
Il 25 febbraio 1963 il Consiglio direttivo della Sezione Laziale dell'INU convoca una Assemblea Straordinaria (che viene poi aggiornata al 28) allo scopo di predisporre le osservazioni al P.R. Questa volta, in apertura di seduta, il Presidente dichiara l'intenzione del Consiglio di delegare una Commissione composta di 10 membri non facenti parte del Consiglio stesso e presieduta dal Vicepresidente prof. Giorgio Calza-Bini.
Alcune critiche, infatti, sono state sollevate per la presenza di numerosi funzionari degli uffici urbanistici del Comune di Roma tra i membri del Consiglio; e la partecipazione di quasi tutti i membri stessi alla stesura del piano, rende praticamente impossibile un loro legittimo contributo alla preparazione delle osservazioni al P.R. stesso.
L'assemblea procede alle votazioni e risultano eletti nell'ordine: Gorio, Benevolo, Bonelli, Delli Santi, Gazzani, Baldo De Rossi, Cancellotti, Marino, Piroddi, Cabianca; seguiti da Mandolesi, Pallottini, Manieri-Elia, Insolera, esclusi in un primo tempo perché in soprannumero, e poi inclusi nella commissione dopo le dimissioni di Bonelli, Benevolo, Marino e Mandolesi.
Questa commissione procede ad una serie di riunioni a ritmo serrato, e giunge ad una stesura concordata delle osservazioni che vengono sottoposte all'approvazione dell'assemblea il giorno 11 aprile.
Si riporta il testo integrale delle osservazioni dell'INU omettendo l'introduzione nella quale viene ricordata l'attività dell'Istituto in questo settore.

Documento n. 27

PRIMA PARTE

Posizione culturale dell'I.N.U.

La Sezione Laziale ha considerato il nuovo piano regolatore generale di Roma come « fatto culturale ».
Sotto questo profilo, il complesso degli atti che vanno dal voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 23 novembre 1961, all'adozione dei documenti di piano da parte del Consiglio Comunale, appare come un deciso passo avanti nella laboriosa storia di questo e dei precedenti piani, perché è prova manifesta della determinazione di superare, con nuova e produttiva concentrazione di sforzi, l'agnosticismo precedente elaborato del 1959.

18 *Iniziato nell'agosto 1960 l'albergo Hilton a Monte Mario è stato inaugurato nel giugno 1963. Per le discussioni e le vicende che accompagnarono gli accordi tra Hilton, l'Immobiliare e il Comune si veda a pag. 141 e 170 del n. 28-29 di Urbanistica, ottobre 1959. Dall'alto di Monte Mario l'albergo Hilton è entrato a far parte del panorama della città in ogni suo aspetto; assieme al monumento a Vittorio Emanuele II l'Hilton è l'intrusione più fuori di scala e di qualsiasi giustificazione.*

Se l'Hilton è finito e inaugurato altrettanto non si può davvero dire della sistemazione delle pendici di Monte Mario tra l'albergo e piazzale Clodio, sebbene fosse stata parzialmente inclusa nella convenzione che autorizzava la costruzione dell'albergo. Nella primavera del 1962 il Comune presentava all'approvazione del Consiglio Superiore un progetto che il Consiglio stesso riteneva di non dover approvare: infatti le pendici di Monte Mario vanno stimate come parco pubblico, mentre il progetto del Comune le occupava principalmente con numerose grandi arterie viarie, lasciando solo le aree tra l'uno e l'altro nastro di asfalto per modeste sistemazioni arboree.

19 *Anche le ultime aperture sul colle tra gli intensivi del quartiere trionfale saranno chiuse ben presto tra l'albergo Hilton e l'antenna della TV.*

20 *Monte Mario sta completamente scomparendo sotto alle palazzine: in primo piano il cantiere della « città giudiziaria » che completerà la distruzione del Colle.*

21

22

21 - 22 *In alto una delle ville di lusso nel parco dell'Appia Antica seminascosta da alberi; a lato i quartieri urbani che avanzano compatti ai lati del parco.*

23 *Villa Albani tra viale della Regina (a destra) e via Salaria (a sinistra); la zona che i proprietari cercano da anni di costruire è quella lungo viale della Regina. È evidente che si tratta di una assurda e inconcepibile distruzione di un bellissimo bosco che fa parte integrante di tutto l'insieme della villa e naturalmente in una zona assolutamente priva di altri parchi.*

23

Nel quadro del suddetto sforzo di rinnovamento della situazione, il nuovo piano può essere visto, e come tale è apprezzato dalla Sezione, come una opera oltremodo proficua di chiarimento e di razionalizzazione (forse la migliore che potesse essere svolta su di un terreno tanto impervio) della situazione urbanistica di Roma, quanto mai precaria sia per la nota gravità delle condizioni di fatto della città, sia per la esistenza e persistenza di indicazioni di piano spesso tra loro contrastanti, accumulate nel corso dei precedenti studi e, a causa della crescente urgenza, ormai divenute inamovibili alla stregua di veri e propri vincoli a priori.
Tuttavia, il progresso registrato nelle fasi conclusive dell'intera operazione, presenta un aspetto negativo in quanto la stessa volontà di porre rimedio, nel miglior modo e nel piú breve tempo possibile, ad una situazione cosí male avviata, ha condizionato in parte le prospettive culturali del piano. Questo infatti, si è presentato quale provvedimento di urgenza, atto a porre in efficienza norme di salvaguardia capaci di far fronte in modo valido ad una situazione emergente insostenibile.
Come tale, dunque, il piano è nato necessariamente con una fisionomia di tipo tradizionale, col preciso scopo di assicurare a sé una rapida esecutività; piano ortodosso quindi dal punto di vista giuridico, ma superato secondo le concezioni attuali della programmazione urbanistica.
È noto infatti che la teoria urbanistica ha da tempo sostituito l'idea del piano concepito come statico provvedimento legislativo, con quella dinamica organizzazione di intervento tecnico e politico, e, come corollario, ha portato a considerare la pianificazione di intervento urbanistico delle aree metropolitane e dei relativi territori di appartenenza, come operazione complementare e indivisibile della pianificazione di intervento economico.
Era d'altra parte inevitabile che il piano per assicurarsi la piena validità formale e quindi entrare in vigore senza intralci di natura tecnico-giuridica, rimanesse vincolato al rigido schema previsto dalla legge del '42, rinunciando quindi, nella forma, ai criteri moderni di integrazione delle strutture sociali ed economiche di residenza, di lavoro e di produzione.
Essendo quindi mancata una determinazione preventiva di una struttura di sviluppo economico e sociale, si è reso necessario il ricorso a strumenti di attuazione atti a predisporre il piano della futura struttura.
Di fondamentale importanza appare a questo proposito la recente decisione del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno di considerare la Pianura Pontina come area di sviluppo industriale, poiché richiede una politica di scelte infrastrutturali di natura urbanistica sulla quale concentrare gli investimenti degli Enti pubblici e privati.
È chiaro che da un lato tale area di sviluppo ha la capacità e il potenziale di risanare la struttura dell'occupazione, degli investimenti, del reddito e dell'economia della Regione Pontina; dall'altro l'area metropolitana di Roma dev'essere configurata in rapporto a tale nuovo assetto.
Ed una e l'altra insieme, grazie da un tempestivo ed oculato coordinamento, possono superare il dualismo città e campagna per diventare elementi concorrenti di una struttura nuova impostata sulla unità della città-regione.
La Sezione stima altresí che non sia tuttora valido, a tal fine, il proposto piano intercomunale rimasto soltanto allo stato di « schema », per quanto importante come studio di indagine e di ricerca e positivo nelle finalità.
Lo studio del piano intercomunale, interrotto e quindi non approfondito, sembra oggi superato nelle precedenti proposte di infrastrutture e nella localizzazione delle residenze e delle sedi di lavoro.
Occorre pertanto riprenderlo sollecitamente alle stregua delle nuove istanze intervenute, con una piú aperta e coordinata visione.
In ogni caso il problema è capitale ed il futuro Istituto Permanente di Pianificazione dovrà operare questa grande impresa anche a costo di ritoccare, dove necessario, alcune impostazioni del Piano Comunale.
Sotto l'angolo visuale della cultura urbanistica il passo avanti non sta dunque nel contenuto dei grafici di piano, che, vincolati alla formula dettata dalla legge vigente, non potevano raggiungere risultato migliore, quanto nella decisione di utilizzare tale formula come punto di partenza per un intervento continuo, moderno, integrato.
Tutto ciò è intuibile, piú che leggibile, nei documenti di piano e ad esempio può essere dedotto implicitamente dal fatto che la relazione sposta l'accento dei grafici agli interventi, laddove dà indicazioni per la formulazione di piani biennali di attuazione e per la costituzione di organi di studio e di consulenza, il che costituisce una importante innovazione per la concezione del nuovo piano.
Si osserva tuttavia che la rottura rispetto al tipo di piano regolatore convenzionale è una scelta di fondo di peso decisivo. Essa dovrebbe quindi essere esplicitamente dichiarata non solo per la chiarezza del mandato da trasmettere con il piano agli organi di attuazione, ma anche, piú in generale, per l'importanza culturale che legittimamente ci si deve attendere dal piano di una città come Roma. Inoltre, per rendere il piano aperto ai necessari coordinamenti con i programmi di sviluppo economico, le previsioni di espansione residenziale dovrebbero essere mantenute entro limiti ristretti e contemporaneamente dovrebbe aversi la piú ampia ed elastica previsione per le infrastrutture fondamentali e per le opere destinate ad uso pubblico.
Il piano in esame, appare quindi come uno strumento atto a porre urgenti e congrue previsioni vincolanti per mezzo di una formulazione di tipo tradizionale, con l'implicito proposito che, nella fase di attuazione, tale strumento sia perfezionato e aggiornato mediante la istituzione e l'impiego di idonei mezzi scientifici e organizzativi.
Su tale implicito proposito pone l'accento la Sezione Laziale dell'I.N.U., osservando che l'attuazione del piano è condizione necessaria perché gli sforzi di quanti hanno redatto il piano nella forma attuale, in vista di tale ulteriore sviluppo dinamico, non siano frustrati; che altrimenti si procrasticherebbe ulteriormente la disciplina indispensabile alla tutela degli interessi urbanistici romani e si ritornerebbe pericolosamente su posizioni di pressioni interessate che già tanto danno hanno procurato alla città.

Dichiarazioni dell'I.N.U. sul piano adottato

Tuttociò premesso, la Sezione Laziale dell'I.N.U.:
1 *Ritiene urgente ed indifferibile l'approvazione del Piano da parte degli organi tutori e l'entrata in vigore del relativo decreto di legge.*
2 *Considera il piano proposto efficiente strumento di razionalizzazione delle situazioni di fatto e valido a predisporre direttive per la futura configurazione di sviluppo dell'organismo urbano e del territorio.*
3 *Indica nel piano quegli elementi che potranno considerarsi di ostacolo agli effetti di una maggiore apertura verso la futura configurazione.*
4 *Individua negli organi e strumenti di studio e programmazione le fondamentali possibilità di evoluzione e di attuazione nel tempo della pianificazione urbanistica.*
Secondo tali principî verranno pertanto svolte le osservazioni, esponendo le varie argomentazioni in forma necessariamente sintetica e generale, dato il breve tempo stabilito dai termini legali; la Sezione si riserva tuttavia di presentare successivamente memorie, schemi, e proposte che potranno avvalorare e chiarire le tesi qui sostenute e suggerire quelle variazioni e trasformazioni che saranno ritenute opportune dagli Organi a livello deliberante ed operative.

SECONDA PARTE

Considerazioni preliminari sull'elaborato

1 *Commento alla relazione illustrativa del piano*

Prima di esaminare la sostanza delle scelte e degli interventi proposti dal piano, è necessario rilevare che nelle premesse della relazione non sembrano esposti nel loro valore gli antefatti al piano stesso; la procedura e la sostanza del piano derivato da quel complesso di atti che ha avuto inizio col voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 23 settembre 1961 e che hanno permesso di fare quel passo avanti cui si è già accennato e che ha portato appunto al piano in esame.
Dato che in sede storica l'acriticità non costituisce obiettività, il giudizio sui fatti, quale emerge dalla relazione non è del tutto accettabile. Non è infatti sufficiente accostare in una esposizione agnostica gli eventi che costituiscono la recente cronaca della urbanistica romana, se non si distingue chiaramente tra progressi tecnici e scientifici prodotti dalle forze culturalmente impegnate, e i risultati sostanzialmente negativi in campo urbanistico, che furono determinati da altre forze e da precisi interessi.
Si osserva quindi che, a tale riguardo, dovrebbe essere rivisto il testo delle premesse in modo da dare una piú valida configurazione alla storia del piano, oppure ridurle a un semplice elenco di date che segni i successivi passi dell'iter amministrativo del piano.
Dalla relazione non risulta che i principî ispiratori del piano discendano da un'impostazione concettuale di base dell'intero organismo urbano, ma essa si limita ad una enunciazione analitica di fatti quasi esclusivamente tecnici da cui le ragioni del disegno complessivo emergono con difficoltà.
Ciò si osserva non per manifestare un dissenso sulle scelte e gli interventi del piano, ma perché si ritiene auspicabile che esso acquisti maggior forza concettuale, ove fosse affiancato da una relazione che affronti con chiarezza i problemi di fondo e ne faccia derivare tutte le scelte settoriali come loro logica conseguenza.
Tanto piú che, nei settori di piú vitale importanza, il piano è la base di un piú complesso lavoro di studio, perfezionamento e pianificazione che non potrà svolgersi speditamente e proficuamente senza una traccia ideologica chiara, precisa e impegnativa.
Considerando inoltre la già accennata importanza che il piano regolatore di Roma avrà quale contributo di idee alla cultura urbanistica, sia sul piano scientifico, che su quello attuativo, occorre considerare le due seguenti possibilità:
1 Rielaborare la relazione dividendola in due parti: una di carattere esclusivamente concettuale in cui risulti la concatenazione delle premesse, delle scelte e degli interventi, quale, ad esempio, si accennava nella relazione del comitato di consulenza dell'edizione di giugno del piano; l'altra di carattere tecnico nella quale si espongano tutte le notizie e i dati qualitativi e quantitativi sugli strumenti urbanistici. Questa dovrebbe essere completata da tabelle contenenti le dislocazioni delle singole zone in termini di peso demografico assoluto e relativo di superfici occupate, volumi costruibili, densità rispetto ai vari servizi, ecc.
2 Pubblicare inoltre una relazione riassuntiva di quello che si può definire lo « stato di fatto » da cui parte il piano regolatore, sia come indagine e ricerche dalle quali l'impostazione del piano tragga piú esplicita concretezza e validità, sia come fatti preesistenti (convenzioni, autorizzazioni, licenze, ecc.) che abbiano condizionato la scelta di determinate soluzioni.

2 *Raffronto tra il progetto di piano del giugno e il piano deliberato a dicembre.*

Confrontando il piano adottato il 18 dicembre con quello pubblicato col D. L. 19 giugno, la Sezione Laziale deve constatare che esistono sensibili differenze tra i due elaborati. Da un lato si rileva con soddisfazione che alcuni provvedimenti hanno portato ad un positivo approfondimento del contenuto del piano, sia dal punto di vista tecnico, che da quello norma-

tivo, con particolare riguardo alla nuova organizzazione prevista per l'attuazione del piano mediante gli strumenti piú idonei; dall'altro invece non si può fare a meno di rilevare le numerose variazioni che, sommate assieme, hanno sensibilmente alterato ed appesantito alcune previsioni del piano.

a Innanzitutto sono state prese nel piano di dicembre alcune decisioni su settori lasciati aperti, o solo parzialmente indicati nel progetto di piano del giugno. Il problema delle zone industrializzate in particolare era stato a giugno affrontato con l'intento di ridurre le aree impegnate onde lasciare aperte reali prospettive in campo territoriale: a dicembre invece si sono saturate nuovamente quelle zone ancora libere tra gli impianti industriali della zona Prenestina e Tiburtina, e si è decisa una ulteriore zona industriale sulla strada di Ponte Galeria-Fiumicino.

Per quanto riguarda il grosso insediamento industriale previsto proprio al limite del territorio comunale verso la Pianura Pontina, riconosciuta la giustezza di tale direttiva di sviluppo, si rileva che sarebbe stato opportuno rimandarne la zonizzazione allo studio complessivo dell'intero comprensorio industriale pontino, vincolandone tuttavia non solo le zone panoramicamente interessanti, ma anche le particolari destinazioni d'uso.

b Un discorso analogo deve essere fatto per almeno altre due zone. In tutto il centro storico (zona A) il piano regolatore di dicembre ha voluto affrettatamente anticipare una individuazione isolato per isolato, casa per casa e, in certi casi, addirittura facciata per facciata, su cui ritorneremo piú avanti, ma che rappresenta comunque un netto contrasto con l'impostazione comprensoriale generalmente perseguita dal piano, che ne costituisce indubbiamente uno degli apporti piú importanti.

c Inoltre la creazione della zona I3, quale sottozona di carattere direzionale speciale, e la sua localizzazione in molti punti dell'attuale nucleo urbano, altera l'equilibrio delle zone direzionali e crea pericolose eccezioni in seno a zone di altra natura per le quali sono state invece previste restrittive destinazioni d'uso.

d Un quarto settore, in cui le differenze tra il progetto di piano del giugno e quello di dicembre appaiono preoccupanti, è il territorio dell'agro romano: un punto cioè che è sempre stato al centro delle polemiche e delle battaglie e su cui l'I.N.U. è dovuto intervenire in tutte le precedenti occasioni. Nel piano di dicembre figurano circa 130 nuovi nuclei di zone G4 (case unifamiliari con giardino) il cui peso risulterebbe di oltre 150.000 abitanti, sparpagliati a corona in tutto il territorio con prevalenza nei settori nord e ovest.

Tali zone, per quanto a lotti estensivi e a basso indice di fabbricazione, e quindi di costoso impianto, dovrebbero migliorare la « qualità » dell'espansione periferica rispetto a quella, indiscriminata e di basso tono, dell'Agro H1. Ma con le progettazioni consorziate, per complessi superiori a 20 ha, che consentono condizioni di sfruttamento edilizio differenti e in molti casi (con la concorrenza del diverso valore dei terreni e dei diversi pesi dell'urbanizzazione) analoghe a quelle dei nuclei di espansione E1 e con la continuità o stretta vicinanza con zone E ed F, si vengono ad alterare considerevolmente i pesi zonali stessi.

e Inoltre nel piano di dicembre sono stati presi una serie di provvedimenti capillari e localizzati (molti dei quali avrebbero forse trovato piú opportuna soluzione in sede di piani particolareggiati) soprattutto nelle zone già costruite e nelle zone F1 ed F2 di ristrutturazione urbanistica. Presi forse uno per uno questi provvedimenti non altererebbero le linee del piano, pur nuocendo alla realizzazione di quei minimi confort urbanistici di quartiere che è uno degli obiettivi proposti dal piano: ma messi tutti assieme essi finiscono per determinare ancora una volta un irrigidimento, una chiusura, un appesantimento in vista delle prospettive di una pianificazione aperta.

Nel richiedere che vengano riesaminate le zone industriali e le zone G4 inserite dopo il progetto di piano del giugno, che vengano ridotte in estensione le zone di ristrutturazione F, che vengano adottati per il centro storico e per le zone di edilizia speciale I3 i provvedimenti piú avanti enunciati, la Sezione Laziale non intende criticare delle scelte di piano o contrapporvi altre scelte, ma solo ribadire la necessità di conservare le aperture verso le prospettive ulteriori di pianificazione, che risulteranno dagli studi, dagli organismi e dagli strumenti di attuazione del piano.

TERZA PARTE

1 *Analisi critica sulle proposte del P.R.G.*

I fatti che, a giudizio della Sezione, possono intaccare il motivo di una valida tutela degli sviluppi coordinati della città nel territorio, dovrebbero rimuoversi con i seguenti provvedimenti:

1 Migliorare l'apertura viaria verso i futuri sviluppi produttivi nella regione.

2 Ridurre, ove possibile, le zone d'espansione, soprattutto in direzione nord-ovest, ovest e lungo l'asse EUR-Mare.

3 Ricalibrare alcune zone direzionali.

4 Accentuare il criterio di pianificazione unitaria comprensoriale per le zone centrali della città.

5 Prevedere una migliore tutela ed estensione di alcuni parchi pubblici e delle zone litoranee.

Seguendo la successione dei succitati punti, vengono qui di seguito esaminati i relativi problemi.

2 *Problemi della circolazione*

Per quanto riguarda il problema degli scambi tra la città attuale, le espansioni residenziali, le zone direzionali e il territorio è necessario un approfondimento degli studi e una chiarificazione dei principi riguardanti la connessione tra il nucleo urbano da una parte, la piana Pontina, e la valle del Sacco dall'altra, vale a dire tra la città di Roma e le limitrofe zone di lavoro.

a *Grande viabilità nel settore sud*

Un primo chiarimento riguarda la natura e le funzioni del sistema stradale di collegamento tra le zone suddette. Infatti nella relazione allegata al piano si attribuisce alla via Pedemontana « nell'ambito del territorio » le stesse funzioni che ha l'asse attrezzato nell'ambito urbano: concetto di estrema importanza che richiederebbe ulteriori sviluppi, ma che, al contrario, non trova riscontro sul piano operativo; infatti, nel grafico, la « Pedemontana » è riportata come arteria di rapido transito priva di carattere autostradale e con immissione diretta ai nuclei che attraversa, e nel paragrafo della relazione successivo a quello citato, si afferma che nel secondo tempo di attuazione del piano la « nuova Pontina » avrà la funzione di assumersi definitivamente il carico stradale svolto fino a quel momento dall'attuale Laurentina e dalla Pedemontana.

Si rileva che l'adozione di una delle varie possibili soluzioni in sede territoriale (considerare che « l'asse principale del territorio » si identifichi con la Pedemontana, con la nuova Pontina o con altre analoghe) implica notevoli conseguenze sull'assetto della città soprattutto nei settori di immissione della rete extraurbana proveniente dalla pianura Pontina su quella urbana. Con lo scopo di non compromettere le future alternative, che non proporranno solo problemi di attrezzature viarie ma anche di infrastrutture di servizio e direzionali in senso lato, si suggerisce di salvaguardare la realizzazione con provvedimenti tecnico-normativi idonei facendo in modo che le zone interessate da tutti gli eventuali canali primari di traffico provenienti dalla pianura Pontina, costituiscano per l'immediato futuro delle adeguate fascie di rispetto nelle quali intervenire liberamente al momento opportuno.

Problema analogo, e che si connette con la scelta delle funzioni da attribuire alla Pedemontana, è quello del collegamento della viabilità territoriale a sud con l'autostrada da Civitavecchia a Latina: collegamento la cui possibilità deve essere lasciata impregiudicata sia nei confronti della nuova Pontina, che rappresenta la soluzione suggerita dal piano, sia della Pedemontana, per la quale invece non è stato previsto. Anche per questo collegamento la scelta del tracciato piú idoneo dovrebbe essere lasciata, per quanto possibile, libera da pericolose strozzature come quella provocata dall'attraversamento ortogonale alla catena di nuclei residenziali sulla Colombo, sostituendo anche il percorso tortuoso che la riporta verso il centro urbano con un percorso piú diretto attraverso la tenuta di Castel Porziano.

Nel caso particolare della soluzione prospettata dal piano, si suggerisce una verifica di costo, sulla opportunità di procedere dalla zona di Fiumicino verso il nucleo urbano con due autostrade molto vicine, una proveniente dall'aeroporto e l'altra da Civitavecchia che, per un lungo tratto, percorrono un tracciato quasi parallelo; e piuttosto cercar di far confluire i due traffici su un'unica autostrada debitamente attrezzata.

b *Asse attrezzato*

In merito alla viabilità piú propriamente urbana si rileva con soddisfazione che la scelta dell'asse attrezzato si inquadra in un sistema organico di interventi che, sulla scorta dei precedenti studi e dei suggerimenti del voto ministeriale sul piano del '59, è stato portato ad un livello di approfondimento mai raggiunto prima d'oggi. In base al criterio ispiratore delle presenti osservazioni non si intende altresí in questa sede sollevare eventuali critiche ai singoli interventi, che, senza il suffragio di studi analitici, almeno pari a quelli di cui si suppone che abbiano disposto gli autori del piano, potrebbero sembrare arbitrarie. Ci si limita quindi in primo luogo a raccomandare una salvaguardia della fascia di attrezzature viarie interessata dall'« asse » per una media di almeno 200 m. che potrebbe anche attuarsi allegando al P.R., con la stessa efficacia normativa, un elaborato piú particolareggiato. Si sottolinea a tal fine che l'unico modo di garantirsi contro i rischi impliciti nel considerare un'arteria a carattere autostradale come secante a zone di elevato peso edilizio, è quello di disporre delle suddette aree di servizio in misura assolutamente adeguata. In secondo luogo si intende mettere in rilievo, anche per questo settore, i principali problemi che si proporranno allo studio dei futuri organi di pianificazione. Essi sono molteplici dal punto di vista tecnico, ma le loro soluzioni possono concettualmente considerarsi volte ad un unico fine: far sí che il decentramento direzionale rispetto al centro storico proposto dal piano si attui nel modo piú efficace.

Va precisato a questo punto quale sia la funzione preminente della grande fascia direzionale sull'asse attrezzato. Dato che essa non deve costituire soltanto una zona di drenaggio degli insediamenti residenziali dell'arco orientale attualmente attratti dalle zone centrali della città, ma un complesso di attrezzature che distolga l'attuale nucleo urbano dal pesare massicciamente sul centro storico e sulle zone limitrofe a carattere direzionale, l'efficienza dei collegamenti tra le zone suddette si pone come esigenza di primaria importanza.

c *Collegamenti urbani del settore est*

Il sistema dei collegamenti tra i tre centri direzionali del nuovo piano (Pietralata, Centocelle, EUR) e il 4° centro, quello storico, deve raggiungere la stessa efficienza dei collegamenti verso il territorio. Di fronte alla obiettiva difficoltà di superare al riguardo ostacoli dovuti al passato sviluppo urbano, si richiama l'attenzione sui seguenti problemi ed eventuali possibilità:

1 Affrontare con un unitario piano particolareggiato di settore urbano lo studio e la pianificazione di tutta la zona compresa tra via XX Settembre-Piazza dell'Esedra-Santa Maria Maggiore-Via Merulana-San Giovanni-Santa Croce-Via Casilina-Asse Attrezzato-Via Tiburtina-Via Morgagni-Porta Pia: tale zona rientra quasi tutta nelle zone C e M e costituisce la cerniera basilare per l'effettiva realizzazione del programma direzionale contenuto nel piano. Essa dovrebbe essere subito unitariamente pianificata e contemporaneamente « bloccata a tempo » nelle opere di trasformazione che dovranno avvenire secondo una rigorosa successione e comunque dopo il completamento delle strutture di partenza dei centri direzionali est.

2 Esaminare la possibilità di spezzare la continuità tra l'autostrada degli acquedotti e lo scorrimento urbano nord-est al centro (Corso d'Italia) sia per evitare l'affollarsi su questo di un traffico non sopportabile proveniente dal territorio e per cui il piano destina altri piú esterni scorrimenti verso nord-est e verso ovest, sia per permettere un allacciamento all'asse attrezzato e ai centri direzionali est svincolato dal nodo di Porta Furba, che appare decentrato e quindi poco adatto ad assolvere le funzioni che invece gli vengono attribuite.
È in tale quadro che dovrebbe esser collocato il problema dei collegamenti tra lo scorrimento nord-est (Corso d'Italia) e l'asse attrezzato.
In merito al dimensionamento di queste opere viarie si dovrebbe procedere subito a rilevamenti ed elaborazioni statistiche che consentano di trarre conclusioni attendibili sui volumi di traffico che esse dovranno e potranno smaltire in modo da individuare esattamente la loro convenienza in relazione al costo e alla funzione da svolgere.

d *Collegamenti ferroviari e metropolitane*

In merito alle comunicazioni ferroviarie, sia su scala nazionale, che foranea, la Sezione Laziale dell'I.N.U. rammarica che non sia stato pubblicato alcun rilevamento dei volumi attuali di traffico e le corrispettive previsioni in corrispondenza con le dimensioni e la struttura del complesso metropolitano cosí come predisposto dal piano. In mancanza di tali dati e previsioni e di un approfondito studio delle possibili alternative, non appaiono giustificati e sembrano, anzi, in contrasto con i criteri di impostazione del piano, i seguenti argomenti:

1 Il potenziamento della stazione di Roma Termini appare oggi già al limite della saturazione non solo per quanto riguarda il suo traffico ferroviario interno, ma soprattutto per la sua conseguente funzione di nodo di attrazione e smistamento del traffico urbano.

2 Il piano ha inserito integralmente l'anello ferroviario intorno a Roma (Monterotondo, Ciampino, Ponte Galeria-Castel di Decima-Campoleone) che ribadisce il grande Raccordo Anulare a una distanza media di due Km. piú all'esterno: le annotazioni sommarie del piano al riguardo non contemplano l'indicazione degli attraversamenti per cui nessuna cautela sembra presa contro le conseguenze che potranno derivare da questo anello intorno alla città. Anche se questo nuovo anello ferroviario deriva da un vecchio progetto del Ministero della Difesa, il piano dovrebbe accettarlo non supinamente, ma criticamente e, coerentemente con i principi di piano aperto, respingerlo in modo da creare i presupposti perché l'Amministrazione Comunale possa far valere le ragioni della città presso il Ministero della Difesa, anziché provocare esattamente l'opposto e cercare anzi alcune giustificazioni che appaiono insufficienti o chiaramente avulse dall'organismo urbano e territoriale che il piano prefigura.

3 Non è chiaro se il decentramento ferroviario con una maggiore utilizzazione delle stazioni periferiche riguarderà solo le grandi linee nazionali nord-sud o se invece — cosa molto piú complessa — si proporrà di realizzare un sistema di comunicazioni foranee tra zone residenziali e di lavoro nell'ambito del territorio. A questo proposito occorre osservare che manca una visione unitaria del complesso dei trasporti foranei collettivi; ed è evidentemente impossibile affrontare settorialmente questo problema. Ci troviamo anche qui di fronte a un argomento che esiste solo alla scala territoriale e non può essere predeterminato nell'ambito comunale: ciò appare chiarissimo se si esaminano le comunicazioni del settore sud-est e sud dove lo sviluppo residenziale e delle zone industriali pone dei grossissimi problemi di interscambio che, per le caratteristiche stesse della popolazione che ne sarà interessata, avverranno per la maggior parte servendosi dei mezzi collettivi.

4 Accogliendo nel piano programmi e progetti predisposti dal Ministero dei Trasporti si è accolta una programmazione del tutto settoriale creata al di fuori delle decisioni qualitative e quantitative del piano, gran parte delle cui previsioni potrebbero fallire se il fondamentale problema delle ferrovie non vi trovasse organica strutturazione. In particolare l'accenno alla possibilità di utilizzare la stazione di Roma Tiburtina come stazione a servizio del centro direzionale di Pietralata e dell'Asse attrezzato comporta la totale ricostruzione della stazione stessa con l'inversione della sua uscita (verso est anziché verso ovest) o la sua sostituzione con una stazione-ponte.

5 Mentre il piano si è preoccupato di creare apposite strutture per facilitare ed organizzare il traffico merci su strada, nessun provvedimento è stato indicato che consenta un potenziamento del traffico merci su ferrovia, sebbene questo sia notoriamente nei piani di sviluppo e risanamento delle ferrovie stesse.

Le riserve avanzate per le comunicazioni ferroviarie — soprattutto a livello foraneo — valgono anche per la rete di metropolitane sia per le aperture verso il territorio sia per le funzioni urbane. È necessario nel piú breve tempo possibile che gli organi di pianificazione previsti dal piano raccolgano gli elementi per un completo ed unitario piano dei trasporti collettivi. In attesa, qualsiasi intervento (sia per le ferrovie, che per le metropolitane) dovrebbe essere sospeso perché l'onere ingentissimo che comunque comporterebbe, non può correre il rischio di essere negativamente usato.

3 *Problemi delle zone d'espansione*

Si osserva che le zone d'espansione, quali risultano soprattutto dalle indicazioni di zona E ed F, hanno una estensione ed un peso che possono costituire un serio ostacolo alla adattabilità del piano ai futuri sviluppi. Particolare preoccupazione destano gli insediamenti di nord ovest e di ovest, ed il vasto insediamento che è stato previsto lungo la direttrice EUR-Mare anche se risulta meno pesante in estensione e densità rispetto al piano '59. Quest'ultimo, infatti, si svolge lungo la Colombo, che avrebbe dovuto piuttosto restare una strada di collegamento veloce da Roma al mare.
Si ritiene quindi necessaria l'ulteriore riduzione, per quanto possibile, delle zone d'espansione nelle suddette zone dei quadranti ovest ed, in generale, in tutto il territorio ove non siano state perfezionate convenzioni con i privati ed in taluni casi pregiudizievoli anche a costo di trattare lo scioglimento di alcune convenzioni.
Per gli insediamenti del quadrante sud-est, che pure appaiono piú giustificati in rapporto alle strutture del piano, si suggerisce di guidarne tempestivamente le singole fasi di attuazione allo scopo di non pregiudicare una certa adattabilità del Piano nei confronti delle sue connessioni con le zone del lavoro e della produzione nella pianura Pontina.
Occorre aggiungere, per quanto riguarda i comprensori nei quali è stata ridotta la densità a 70 ab/ha, che tale densità risulta del tutto antieconomica per la preponderanza di impianti pubblici e per la eccessiva ampiezza delle zone di influenza dei servizi, rispetto alla entità numerica degli abitanti negli insediamenti proposti.
Ne consegue, (come è già avvenuto in alcuni quartieri della città a Montesacro, Aventino, Monteverde) che nei citati comprensori, data l'elevata percentuale di aree scoperte, potrebbe verificarsi, in prosieguo di tempo, una corsa alla richiesta di impegno delle aree fondiarie inutilizzate con il pretesto delle forti spese di urbanizzazione sostenute. Per evitare tale eventualità è indispensabile rendere obbligatorio, sia all'atto della convenzione, sia del rilascio delle singole licenze, la trascrizione del vincolo inaedificandi sugli spazi liberi, in estensione del comma 15 dell'art. 3 delle « Norme ».
In merito alle zone F, che sono state previste essenzialmente allo scopo di sanare situazioni compromesse in passato, e che costituiscono in generale un aspetto fortemente negativo delle recenti urbanizzazioni della città, si propone che ne venga ripresa in esame la consistenza, promuovendone in taluni casi il passaggio alla zona E e G_4, e comunque prevedendo adeguati interventi anche di riqualificazione edilizia su molti dei fabbricati esistenti.

4 *Zone direzionali*

Il disegno dei centri direzionali cosí come è configurato nel piano, individua due distinti ed opposti sistemi: quello dei centri direzionali est (Pietralata-Centocelle) allineati lungo l'Asse attrezzato e quello dell'EUR-Cristoforo Colombo.
Per quanto riguarda i nuovi centri direzionali est non sembra metodologicamente corretto di fronte alla complessità del problema procedere configurando fin d'ora a livello architettonico un progetto generale a « carattere planivolumetrico ».
Ci sembra invece opportuna la creazione di strumenti amministrativi e scientifici capaci di controllare, sia a livello comprensoriale che cittadino, tutti i problemi dei collegamenti, delle destinazioni, dei tempi di attuazione, del progetto finanziario, in un dialogo continuo con il fatto economico, in modo da consentire veramente e finalmente al Comune di dirigere e determinare la struttura della futura città.
Onde cautelarsi al massimo in questa direzione e lasciare aperte le maggiori possibilità, riteniamo si debbano studiare piú attentamente e con maggiori margini di sicurezza le percentuali e le cubature che invece sono state troppo appesantite nel piano pubblicato rispetto a quello di giugno. Per le zone I2, è da considerare se non sia il caso di ridurre la cubatura onde creare una effettiva sostanziale differenza con le zone I 1, e se non sia opportuno alleggerirle in alcuni punti onde rompere la continuità direzionale dell'asse e creare alternativamente nodi di maggior concentrazione direzionale ed isole di riserva. Conseguentemente dovrà essere ulteriormente studiato il rapporto dei « pesi » dei vari centri allineati lungo l'asse attrezzato: in particolare le zone I 2 a Pietralata sembrano poter essere suscettibili di riduzione. Circa le immediate esigenze di sviluppare in tali centri le attività direzionali, si fa notare che la ubicazione delle facoltà universitarie in unica sede, piuttosto eccentrica a Tor Vergana, toglie la possibilità di dislocare alcune sedi universitarie nell'area di Centocelle, come elementi di vitalizzazione disponibili subito.
Comunque la Sezione Laziale dell'I.N.U., anche per voto espresso dalla sua Assemblea, considera l'attuazione immediata della principale struttura viaria di questa zona come il piú urgente fondamentale problema da affrontare per risolvere il decongestionamento dal centro attuale e per l'avvio alla nuova moderna configurazione della città. L'attuale centro direzionale dell'EUR, si collega agli altri centri direzionali dell'est mediante l'asse attrezzato ed è collegato al centro storico attraverso la via Colombo che il piano prevede venga trasformato in un lunghissimo centro direzionale dall'incrocio di viale Marconi fino quasi alle mura Aureliane. Ciò sposta dannosamente il baricentro direzionale di detta zona EUR verso il centro storico anziché verso i centri est.
L'intero peso delle zone I1, I2, I3 lungo la Cristoforo Colombo, potrebbe essere oggetto di ulteriori studi e approfondimenti: l'aumento considerevole apportato al complesso direzionale in questa zona tra il giugno e il

dicembre sembra in contrasto con la dottrina e gli scopi del piano. La trasformazione della zona direzionale nord della Colombo a zona M1 e a servizi di quartiere consentirebbe di conservare alla Colombo il suo carattere autostradale urbano, ed eviterebbe una saldatura tra il centro direzionale dell'EUR e il centro attuale che verrebbe ad annullare l'intero sistema direzionale del piano. Tale trasformazione permetterebbe infine di dotare i popolosi quartieri retrostanti alla Colombo — sia già esistenti sia previsti dal piano — di quei servizi di cui sono carenti e per cui le aree reperite nel piano appaiono molto ridotte.
A maggior ragione dovrebbe essere declassato e riportato a zona E (con un ulteriore allontanamento dai confini della zona archeologica Appia) l'appendice di zone I2 che il piano prevede di staccare dalla Cristoforo Colombo all'altezza di Tormarancio in direzione della via Ardeatina, e che appare completamente estranea al sistema unitario dei centri direzionali, mentre sarebbe se mai piú opportuno traslarlo verso sud, in direzione della forcella dell'asse attrezzato.
Per quanto riguarda infine le zone I3 la Sezione Laziale dell'I.N.U. non ha alcuna esitazione a proporre la totale abolizione dalla categoria delle zone direzionali. Infatti occorre osservare che queste zone sono direzionali solo per quanto concerne la normativa delle destinazioni d'uso, mentre per il resto sono sottratte praticamente ad ogni normativa, il che le trasforma in zone stranamente privilegiate.
Il termine « zone direzionali I3 » è in realtà appropriato solo per le aree disposte lungo la Colombo; rientra nei già esposti provvedimenti per l'alleggerimento della Colombo la loro soppressione e restituzione alle precedenti destinazioni di zone D ed E.
Per gli altri punti della città la destinazione I3 appare assolutamente impropria: area sud del Mattatoio, isolato all'angolo tra via Merulana e viale Manzoni, edifici prospicenti piazza dei Cinquecento, ex Ambasciata Inglese a Porta Pia, auditorio a Via Flaminia, villa Flaminia. Si fa notare che in tutte queste località le destinazioni di uso consentite per le I3 sono assolutamente opposte a quelle consentite per le zone confinanti.
Ciò è particolarmente grave per la piazza della stazione che si configura nel piano come un vero e proprio ulteriore centro direzionale, errato sotto tutti i punti di vista. Si consideri in particolare che è consentita la ricostruzione come I3 anche dell'attuale direzione dell'ATAC, consentendo di costruire senza vincoli di altezza e cubatura a ridosso delle Terme di Diocleziano.
L'isolato a via Merulana, oltre che per contrasto con le destinazioni d'uso della zona, deve diventare in parte zona A, data la presenza in esso della chiesa seicentesca dei Santi Pietro e Marcellino e di altri ricordi storici (era infatti zona A nel piano del '59); e parte zona M1 per l'ampliamento dell'Ospedale S. Giovanni.
Il lato sud dell'area del Mattatoio dovrebbe continuare a far parte del parco (già previsto nel piano del giugno) di cui è il naturale affaccio sul Tevere, oppure divenire zona di servizi M1. L'ex Ambasciata inglese a Porta Pia dovrebbe riprendere anch'essa la destinazione di parco privato vincolato in modo da garantire la conservazione a verde di quanto non ancora compromesso; ed analogamente per la villa Flaminia. Per l'area destinata all'auditorio a via Flaminia, la destinazione M1 sembra molto piú opportuna.

5 Pianificazione delle zone centrali

La Sezione Laziale dell'I.N.U. ritiene che il piú indicato metodo di intervento nelle zone centrali della città sia quello « comprensoriale » e dà atto al piano di aver già predisposto valide norme a tale riguardo. I problemi attinenti il centro cittadino appaiono però cosí delicati e di difficile soluzione, che si ritiene di dover suggerire un ulteriore rafforzamento del sstema, allo scopo di evitare in ogni caso interventi frammentari ed isolati anche e soprattutto nelle zone contigue al centro storico ed in particolare in quelle che si trovano tra il vecchio centro e l'asse attrezzato.
È proprio in queste zone (zona A3, D e C) che è ancora possibile operare una ristrutturazione organica, tale da risolvere lo spinoso problema viario del centro storico e del suo collegamento con i nuovi centri direzionali, superando le grandi difficoltà che derivano dalla presenza della ferrovia e del Verano.
Occorre pertanto insistere per ottenere in questa zona un attraversamento in cavalcavia dello scalo ferroviario di S. Lorenzo che attuerebbe con maggior rapidità l'immissione diretta del viale della Regina, (attrezzabile senza eccessive difficoltà) nel ganglio centrale della nuova area direzionale.
Si propone, quindi, che la zona C da Termini all'asse attrezzato sia oggetto di un piano unitario e complessivo di ristrutturazione viaria ed edilizia concepito a questo fine.
Per quanto riguarda il centro storico si è già dato atto della validità ed opportunità della definizione delle destinazioni d'uso e si considera favorevolmente quanto detto nel par. 2) dell'art. 4, e cioè la necessità di intervenire nelle zone centrali solo attraverso un programma coordinato di interventi comprensoriali e mai isolatamente, edificio per edificio.
La Sezione Laziale esprime invece la propria perplessità sulla classificazione in tre categorie (A1, A2, A3) degli edifici del centro storico, sulla sola base di studi dichiaratamente incompleti, e considera inadeguata e inefficiente la normativa prevista per le zone A2: zone che costituiscono praticamente tutta la parte piú pregevole del centro storico, eccettuati solo i principali monumenti (A1).
Parlare di mantenimento « dell'aspetto esterno » e del « colore tradizionale » significa affidarsi ad una dizione molto approssimativa che apre la strada veramente a qualsiasi manomissione.
I paragrafi 4) e 5) pertanto dovrebbero essere completamente modificati. È infatti impossibile dare un metodo unitario di intervento a zone il cui tessuto edilizio si presenta quanto mai vario ed eterogeneo.
Si propone di limitarsi a definire le due categorie A2 e A3 per il valore architettonico-ambientale: elevatissimo nelle prime e limitato nelle seconde.
Quanto al tipo di intervento si propone di precisare solo quanto segue:
A2: nelle zone A2 saranno operati solo interventi comprensoriali di risanamento, liberazione e di consolidamento statico; i limiti dei comprensori ed i tempi dei vari interventi saranno programmati nell'ambito degli studi e delle indagini di cui sarà oggetto il nucleo centrale della città e che faranno seguito agli studi già iniziati dalle facoltà di Ingegneria e Architettura.
A tale riguardo è previsto come prima presa di contatto un rilievo a tappeto, eseguito con tutti i mezzi dalla tecnica fotografica e topografica, di tutto il centro storico.
A3: nelle zone A3 saranno operati interventi comprensoriali di ristrutturazione edilizia, che potrà investire, se occorre, anche la rete stradale. Tali interventi, però dovranno esser condotti con le cautele di cui ai commi a), b), c) e d).

6 Zone verdi

La Sezione Laziale dell'I.N.U. constata con soddisfazione che il piano regolatore destina definitivamente a verde pubblico i parchi di Villa Ada, Villa Chigi, Villa Doria Pamphili, Villa Torlonia, ponendo con ciò meritoriamente fine ad altrettanti annosi e pericolosi problemi.
Analogamente le norme sulle percentuali da destinare a verde nelle zone di nuova urbanizzazione garantiscono delle quantità di verde pubblico decisamente piú soddisfacenti di quanto non fosse stato prescritto nei piani precedenti.
Su alcuni problemi la Sezione Laziale dell'I.N.U. desidera sottolineare la possibilità di studiare ulteriori disposizioni e interventi che consentirebbero di dare a questo argomento un assetto di totale soddisfazione.
Nel Parco Appio, la destinazione di parco pubblico si attua integralmente solo dall'altezza di Tor Carbone: la inevitabile destinazione di parco privato vincolato per le aree lungo la via Appia Antica fra Porta S. Sebastiano e Tor Carbone non è bilanciata dalla destinazione a parco pubblico delle aree retrostanti sia verso nord (quartiere Appio Latino) sia verso sud (quartieri di espansione della zona Ardeatina). Soprattutto verso nord nella valle della Caffarella e piú a est, nella zona di Lucrezia Romana, le entità e la dislocazione delle zone E3 è tale da spezzettare completamente le residue zone verdi in gran parte ubicate in fondo valle e su versanti male esposti.
L'abolizione di questi nuclei è auspicabile per dare alla zona tra il Quo Vadis e Cinecittà l'aspetto e la funzione di parco pubblico; mentre quelli nel versante nord in continuità con l'edilizia già esistente è indispensabile includerli in un comprensorio, onde acquisire aree di parco pubblico e garantire le zone archeologiche ivi esistenti.
Dalla parte opposta verso sud i nuclei E3 situati tra l'Ardeatina e l'Appia Antica possono invece essere oggetto di piú dettagliato studio soprattutto in funzione di una riduzione delle aree interessate, con un'ampliamento dei comprensori, che consenta di acquisire, attraverso l'urbanizzazione di queste aree, una piú vasta zona di aree a parco.
Si propone inoltre di abolire l'attraversamento dell'Appia Antica in soprapassaggio accanto alla linea ferroviaria Roma-Pisa che, oltre ad essere impedito da importanti ruderi, desta molta perplessità da un punto di vista strettamente viario; tale attraversamento è oltretutto superato da quello immediatamente successivo all'altezza del Quo Vadis che andrà però, se possibile, effettuato con un sottopassaggio anziché con un soprapassaggio onde non compromettere l'aspetto paesaggistico della zona.
La Villa Doria Pamphili dovrà costituire un unico parco col Gianicolo in modo da creare una continuità di verde dalle rive del Tevere fino alla Nocetta. Occorre perciò restituire a verde pubblico le ville Abamelek, Medici e viciniori tra via delle Mura Aurelie e via delle Fornaci, attualmente indicate come G1: si tratta ovviamente di un provvedimento cautelativo che il Comune attuerà tra molto tempo quando, per successione, cessioni e altro, potrà averne l'occasione; ma che non deve comunque precludersi. È inoltre necessario correggere l'indicazione di nuova arteria riportata in corrispondenza di via delle Fornaci e togliere dal piano l'incompiuto e demolendo l'edificio dello studentato che vi figura invece come edilizia esistente.
Il parco Aniene dovrebbe ampliarsi dove le destinazioni delle zone limitrofe lo consentono in modo da funzionare non solo come parco lineare, ma anche come collegamento di piú vasti e accorpati parchi che in questo settore urbano particolarmente denso sono invece del tutto carenti. In particolare si segnala la possibilità di destinare a parco pubblico le aree già vincolate per ragioni idrogeologiche in corrispondenza delle zone sorgive dell'acqua vergine che costituirebbero una eccezionale riserva per il futuro.
Infine un importante problema è quello costituito dalla fascia litoranea: tutte le zone non ancora urbanizzate dovrebbero essere destinate a parco pubblico per una profondità media dal litorale di 500 metri.
Si tratta cioè di unire tra loro grossi parchi esistenti o previsti salvaguardando la fascia costiera.
Il parco di Castel Porziano, anziché essere indicato come verde privato vincolato, andrebbe impegnato come parco pubblico, sempre non in vista di una rapida acquisizione, per lasciare aperta la possibilità nei tempi successivi.

7 Norme tecniche

Sulle norme tecniche, la Sezione, nel constatare con compiacimento la chiarezza di previsione di vincoli con cui sono state compilate le prescrizioni, e l'accurato studio di elaborazione delle tabelle e dei rapporti percentuali delle singole zone, rileva la necessità di unificare la nomenclatura e le caratteristiche dei vari gradi di consistenza degli insediamenti (unità di

vicinato, nucleo, quartiere, settore) rapportabili anche alle effettive estensioni dei comprensori e dei piani particolareggiati Comunali e delle lottizzazioni convenzionati.
Per quanto attiene alle prescrizioni delle caratteristiche delle singole zone, si rimanda a quanto osservato ampiamente in sede di considerazioni generali o analitiche.
Particolare attenzione invece va posta all'articolo 19 sul « programma di attuazione del piano ».
Sarebbe auspicabile, nella dizione, una migliore precisazione vincolativa ed una maggiore forza cogente; poiché, come è già stato rilevato all'inizio, oltre a costituire la vera innovazione rispetto a tutti i piani precedenti, questo articolo dovrà rappresentare il mezzo piú efficiente per indirizzare l'opera di programmazione, mediante una adeguata politica urbanistica, e con precise inequivocabili indicazioni di tempi e di localizzazioni, verso la migliore futura configurazione dell'organismo urbano.

QUARTA PARTE

Organi di pianificazione

Si ribadisce innanzitutto che organi di studio e programmazione, strumenti legislativi e tempi di attuazione dovranno costituire una base efficiente di cui l'Amministrazione potrà valersi per realizzare le necessarie integrazioni tra la disciplina urbanistica e le ipotesi socio-economiche.
In merito agli organi di attuazione la Sezione Laziale annette la massima importanza alla istituzione dell'ente di pianificazione territoriale, per il quale l'Amministrazione Comunale ha assunto un impegno preciso; ritiene inoltre di dover chiarire quali dovrebbero essere, a suo avviso, i principî su cui basare la suddetta istituzione.
1 L'Ente, promosso dal Comune di Roma, dovrebbe praticamente rappresentare tutte le forze attive interessate allo sviluppo e alla vita della città: accanto al Comune quindi la Provincia, le Camere di Commercio Industria e Agricoltura, i Sindacati dei lavoratori, l'Università, gli Istituti culturali ed altri enti pubblici.
2 L'Ente dovrà interessare nelle sue varie fasi tutti i livelli della pianificazione: regione, comprensorio, area metropolitana, settore urbano. Esso dovrà essere perciò aperto alla successiva partecipazione delle altre provincie laziali e della regione.
3 Dovrà essere chiaramente garantita l'autonomia scientifica e l'indipendenza dell'Ente dagli uffici pubblici che operano nel settore ai vari livelli. A tal fine si ravvisa l'opportunità: *a*) che esso non abbia poteri deliberanti e responsabilità amministrative in alcun modo interferenti con quelli delle pubbliche amministrazioni; *b*) che di conseguenza i suoi studi, anche quando rivestono un carattere operativo, siano assunti ed eventualmente tradotti in interventi esecutivi dai normali organi tecnico-amministrativi: vale a dire siano considerati quali vere e proprie consulenze scientifiche; *c*) che tutto il materiale di studio e di ricerca elaborato dall'Ente venga reso di dominio pubblico.
Compito precipuo dell'Ente dovranno essere i programmi di attuazione biennale del piano. In un secondo momento l'Ente dovrà assumere, fra l'altro, anche, lo studio della pianificazione territoriale e della sua integrazione ai vari livelli urbani.
Per la fase di studio e di ricerche gli enti costituenti e gli altri enti pubblici dovranno utilizzare l'Ente secondo precisi impegni statutari.
Per quanto concerne la riorganizzazione dell'Ufficio Speciale per il nuovo piano regolatore e degli Uffici della XV Ripartizione (richiesta dall'o.d.g. n. 8) si ritiene che essa debba avvenire tenendo presente due principi fondamentali:
1 Occorre chiarificare e snellire tutto quanto concerne l'attività edilizia e urbanistica, sia per le iniziative private che per quelle di enti pubblici e del Comune. L'estensione ormai assunta topograficamente dall'area urbana di Roma e settorialmente dalla complessità dei singoli problemi, rende necessaria una ristrutturazione delle competenze delle singole Ripartizioni in modo da poter creare ed utilizzare quelle specializzazioni che la moderna cultura urbanistica ha dimostrato necessario.
Cosí, per esempio, le sempre crescenti responsabilità della Sovrintendenza ai Monumenti, il cui parere a livello decisionale non è piú limitato a singoli episodi e monumenti, ma investe intere zone della città e del territorio, fa nascere il problema di una partecipazione della X Ripartizione antichità e belle arti, opportunamente integrata con un ufficio urbanistico in grado di approfondire nel settore specifico la visione globale data dagli uffici propriamente urbanistici.
Lo stesso problema si presenta per il servizio giardini nei confronti della attuazione della politica urbanistica del verde e dei grandi parchi per la XIV Ripartizione, motorizzazione e traffico, e per altre ancora. È evidente cioè che il rischio di agire per settori, il quale paralizzerebbe senza dubbio l'attuazione unitaria del piano, si eviterà chiarendo in modo preciso e efficiente i reciproci rapporti, competenze e responsabilità sia in sede decisionale, che operativa e strumentale.
2 È evidente che non è possibile far fronte alla continua crescita delle dimensioni demografiche e geografiche dell'area urbana con un corrispondente e proporzionale aumento degli organici degli attuali uffici e degli uffici stessi. È necessario ristrutturare gli uffici urbanistici del Comune individuando i settori in cui è possibile necessaria ed urgente una precisa politica di « decentramento »: il settore urbano non può piú corrispondere solo ad una ripartizione strumentale di comodo, ma deve diventare una entità organica con particolari competenze e responsabilità.
Per quanto concerne le Commissioni Edilizia e Urbanistica la Sezione Laziale dell'I.N.U. può tener presenti per queste sue osservazioni le prime esperienze delle nuove commissioni recentemente insediate, secondo il già citato o.d.g. n. 8 del Consiglio Comunale. È lecito dubitare che l'incremento del numero dei componenti le Commissioni, senza un contemporaneo decentramento, secondo i concetti su esposti, possa nuocere al loro funzionamento.
È bene a questo proposito insistere sullo spirito e i compiti delle Commissioni stesse: esse hanno la funzione di organi consultivi, ossia di istituzioni « a latere » della normale Amministrazione comunale, proprio perché da esse emergono dei pareri raccolti su una piú larga base e perché attraverso ad esse giunga autorevolmente all'Amministrazione Comunale l'opinione di chi partecipa e spesso determina la vita e lo sviluppo della città, pur senza far parte dell'Amministrazione stessa.
Nelle Commissioni Edilizia e Urbanistica, perciò, i rappresentanti dell'amministrazione dovrebbero essere nel minimo numero strettamente necessario per l'informazione e il collegamento: altrimenti la Commissione verrebbe a perdere il suo scopo e la sua natura e si trasformerebbe inevitabilmente in un organo interno amministrativo. Una revisione perciò delle suddette Commissioni secondo i principî sopra esposti, sembra della massima importanza ed urgenza.

Strumenti legislativi

Per quanto riguarda gli strumenti legislativi di attuazione della disciplina di piano si ritiene, in accordo con la linea ufficialmente assunta dall'I.N.U. in sede nazionale, di rinnovare l'auspicio per una sollecita approvazione della nuova legge urbanistica da parte della prossima legislatura.
In attesa della nuova legge, lo strumento piú valido perché la pubblica amministrazione assuma l'effettiva direzione della politica urbanistica comunale è costituito, a parere di questa Sezione, dalla legge n. 167 per l'acquisizione di aree da destinare ad edilizia economica e popolare.
A questo proposito si osserva quanto segue:
1 Ai fini che si propone la legge in oggetto l'elaborato di piano regolatore generale non appare la sede adatta per l'individuazione delle zone destinate al suddetto tipo di edilizia.
Il criterio di scelta delle aree per l'edilizia economica e popolare appare superato alla luce del disposto della legge 167.
Considerando che l'acquisizione delle aree relative, valendosi di detta legge, sarà il primo atto determinante dell'amministrazione nel campo delle scelte urbanistiche di attuazione del piano regolatore, è quasi superfluo richiamare l'attenzione sulla necessità che esse coincidano con le direttrici principali del piano.
Sono cadute ormai le ragioni per proseguire la politica fin qui attuata dagli istituti per l'edilizia economica popolare, di acquisire le aree senza un criterio organico e secondo il criterio della minima resistenza della trattativa privata. Né esistono motivi perché nell'attuazione della legge 167 il Comune segua l'indicazione delle aree attualmente di proprietà dei suddetti istituti; anzi ve ne possono essere per fare il contrario.
Per le ragioni esposte, e per lasciare quindi al Comune la piú ampia libertà di scelta nella programmazione di questo importante settore del piano, si auspica che la sottozona E4 venga soppressa.
2 Per quanto riguarda la scelta delle aree interessate si ritiene opportuno che l'amministrazione prenda in esame non soltanto le zone di espansione propriamente detta (zona E) ma anche aree libere eventualmente comprese in zone parzialmente costruite come le zone F.

Tempi di attuazione

La Sezione Laziale dell'I.N.U. prende atto dell'opportuno inserimento dei tempi di attuazione nella relazione del P.R. e ritiene di potersi richiamare all'art. 19 delle norme onde conferire ai programmi di attuazione ivi citati una efficacia normativa pari alle altre norme tecniche.
Allo stato dei fatti l'efficacia dei tempi di attuazione si ravvisa prevalentemente nella programmazione delle infrastrutture, osservando che la piena validità di tale strumento potrà aversi solo con la entrata in vigore della proposta legge urbanistica, che conferirà agli enti locali il controllo diretto delle aree di urbanizzazione.
In attesa di ciò si auspica che l'Amministrazione incarichi gli Organi di pianificazione di graduare e distribure opportunamente nel tempo anche lo sviluppo delle zone residenziali.
Si rileva inoltre che la successione dei tempi di esecuzione delle intrasfrutture, tracciata nella relazione, è valida per chiarire l'idea direttrice contenuta nel piano dallo spostamento del centro e dalla rottura dello sviluppo concentrico.
Nei particolari tuttavia sembra opportuno demandare alcune di queste decisioni agli organi di pianificazione, sia per conferma del principio della dinamicità del piano, sia per l'adattamento di questo agli sviluppi previsti nella pianura Pontina e negli altri settori territoriali che possono essere sede idonea di insediamenti industriali.
Analogamente, in merito all'area urbana di sviluppo, si concorda con l'assoluta preminenza dell'asse attrezzato e del sistema dei centri direzionali est, e si ravvisa anche qua la necessità di affidare agli organi di pianificazione la programmazione degli interventi, con precedenza al centro di Centocelle e zone limitrofe, seguite nell'ordine da Pietralata e dalla Cristoforo Colombo. Tale successione, vista in relazione alla distribuzione degli esistenti pesi demografici e alle tendenze in atto nello sviluppo della città, appare la piú idonea per garantire la realizzazione del previsto drenaggio al centro: ciò è tanto piú necessario dato l'enorme impegno economico della prevista operazione, per realizzare la quale è indispensabile non distogliere né trascurare alcuna delle forze operative a danno del fine che si vuole ottenere.

Il testo di queste osservazioni dimostra che l'INU, in questa seconda fase, di fronte al contenzioso della concitata operazione urbanistico-politica portata avanti da alcuni dei suoi membri piú in vista, prende un atteggiamento molto piú meditato ed accorto e, senza sconfessare l'azione a suo tempo promossa, non rinuncia a porre precise condizioni, al contrario di quanto era accaduto nelle sedute del marzo 1962.
Altri enti affiancano l'INU nell'operare, in sede di osservazioni, una vasta opera di critica costruttiva al piano: « Italia Nostra », l'UDI, la Federazione Romana del PCI, il Centro cittadino delle Consulte Popolari. Tra i tradizionali alleati delle forze migliori dell'urbanistica romana, mancano questa volta i Tecnici socialisti ed i Tecnici cattolici i quali, coerentemente alla linea politica scelta, preferiscono accettare per buono il piano di cui essi stessi si sentono promotori, rimandando una ulteriore azione di chiarificazione politica e urbanistica alla fase successiva, di attuazione del piano stesso; e cioè polarizzano fin d'ora i propri sforzi in tre principali settori interdipendenti: i tempi di attuazione, la nuova legislazione urbanistica e l'istituto per la pianificazione.
È prematuro esprimere qualsiasi giudizio su questa politica; ma soprattutto è ormai inutile giudicarla retrospettivamente, dato che, oggi che il piano è adottato, essa rimane l'unica politica possibile, unitamente all'impegno di ristrutturare gli uffici comunali con decisi rimpasti e soprattutto con sostituzioni di uomini.

« Italia Nostra », nelle sue osservazioni, affronta alcuni settori particolari di sua specifica competenza, e cioè: il centro storico, il verde pubblico, le zone 33, i vincoli cimiteriali ed archeologici. Omettendo la parte iniziale, che riporta un elenco dei precedenti interventi dell'Associazione, trascriviamo il testo integrale.

Documento n. 28

2. - *Considerazioni generali.*

... la Sezione Romana di « Italia Nostra » analizzati con attenzione gli elaborati grafici ed i documenti allegati al piano, pur riconoscendo che il nuovo piano costituisce senz'altro un decisivo passo avanti rispetto all'agnosticismo del piano del '59, deve peraltro rilevare nel nuovo piano stesso, tutta una serie di carenze che riguardano sia la sostanza delle scelte generali, sia la loro traduzione tecnica, sia singoli aspetti particolari e di dettaglio.
Va innanzi tutto rilevato che la fretta nella elaborazione e la sommarietà degli studi compiuti, se potevano avere una giustificazione nella necessità di un provvedimento d'urgenza che sbloccasse una situazione estremamente pericolosa, non possono evidentemente essere accettate come base di un piano regolatore operante in una lunga prospettiva: la natura tradizionale del piano adottato e molti difetti conseguenti a ciò, acquistano infatti valore ben diverso nel caso di un mantenimento del carattere di « piano di vincoli » a breve scadenza, come premessa ad una ben piú seria e complessa elaborazione, che nel caso di un piano chiuso, operante prevedibilmente per i prossimi 25 anni. E dato che il piano adottato non solo ha tutte le caratteristiche di un provvedimento definitivo, ma è tale anche per esplicita dichiarazione degli organi estensori, « Italia Nostra » non può che ribadire il proprio dissenso in proposito, già parzialmente espresso, d'altronde, nella conferenza stampa del 2-12-62 (*si veda a pag. 65*). In vista di un'integrazione fra programmazione economica e programmazione urbanistica che traduca alla scala regionale, comprensoriale e comunale le scelte politiche e tecniche prese in sede nazionale, tenuta presente la necessità di una pianificazione comunale estesa all'intero territorio interdipendente a Roma, il piano adottato non può che essere considerato come interlocutorio, ed in tal senso bisogna tornare alla primitiva impostazione secondo la quale esso doveva essere, appunto, un puro piano di vincoli.
Ma la fisionomia e la dimensione del piano non permettono attualmente di utilizzare come tale l'elaborato adottato che, anche nelle maglie ormai del tutto superate della legge urbanistica del '42, poteva porsi con ben altra chiarezza l'obbiettivo piú limitato, ma ben piú attuale e funzionale, di costituire la semplice premessa di una futura adeguata pianificazione. La chiusura del piano attuale può invece compromettere gravemente una tale operazione; in particolare la dimensione di quattro milioni e mezzo di abitanti significa concentrare nella zona urbana di Roma tutta una strutturazione residenziale che andrebbe invece decentrata nel territorio, con l'effetto di perpetuare gli attuali squilibri fra città e territorio, con la consacrazione dell'egemonia « formale » della città proprio quando la cultura urbanistica piú avanzata va ipotizzando forme nuove di integrazione e correlazione tese a risolvere e superare le odierne contraddizioni.
Se si osserva poi la struttura generale del piano è facile rilevare un palese contrasto fra la giusta scelta di una dislocazione della struttura direzionale costituita dall'asse attrezzato e dai tre nuovi centri di Pietralata, di Centocelle e dell'EUR nella zona orientale della città — come premessa per il ridimensionamento dell'attuale tessuto e per l'impostazione di quelli futuri ed insieme come prima enucleazione di un'integrazione fra città e territorio — ed il peso eccessivo delle zone residenziali che si sviluppano fra l'EUR ed il mare, che snaturano il carattere stesso dell'asse attrezzato, facendolo divenire un collettore di drenaggio che corre verso la suddetta zona residenziale, la cui ubicazione è incomprensibile, dopo tutti gli studi e le polemiche sostenute dal '54 in poi, che avevano individuato con precisione la zona orientale e sud-orientale come quella da potenziare e sviluppare in misura preponderante.
In accordo con la critica riguardante la dimensione del piano appare opportuna la riduzione massiccia delle zone di espansione lungo la direttrice EUR-mare come anche in direzione nord-ovest, dove è opportuno bloccare piú che possibile lo sviluppo della città che in quelle zone ha già, peraltro, pressoché saturate le aree di nuovo insediamento previste dal piano del '59.
Altre considerazioni di carattere generale possono essere fatte nei riguardi delle attrezzature di comunicazione, in particolare con le zone di futura industrializzazione: la struttura viaria preposta, infatti, è a questo proposito troppo generica ed il suo ridimensionamento andrà compiuto partendo da una effettiva visione territoriale del problema.
Approfondimenti ulteriori richiede anche l'intero sistema direzionale che dovrebbe essere oggetto di uno studio unitario tendente non tanto alla sua definizione morfologica o planivolumetrica, bensí alla sua funzione complessiva nei riguardi della città e del territorio, come all'individuazione di una eventuale differenziazione funzionale dei singoli centri: studio, questo, da affidare al nuovo Istituto previsto dall'art. 19 delle norme tecniche di attuazione, da cui partire come base degli auspicabili concorsi per la definitiva sistemazione dell'ossatura direzionale.
Va però osservato che il centro direzionale dell'EUR si collega direttamente al centro storico, tramite il centro previsto dal piano lungo la Via Cristoforo Colombo scardinando evidentemente, la struttura decentrata del sistema direzionale. Il peso delle Zone I1, I2, I3 lungo la via Cristoforo Colombo, aumentato tra il giugno ed il dicembre, è stranamente in contrasto con le finalità stesse del sistema direzionale orientale, anche se tali zone sono state collegate direttamente con l'asse attrezzato: confermare, fra l'altro, la Cristoforo Colombo come asse veloce, potenziato nella sua importanza dalle zone I poste ai suoi lati, significa attirare un intenso traffico pendolare che troverebbe nella strada stessa un'alternativa all'asse attrezzato, con pregiudizio assai grave del centro storico e della gerarchia di traffici che il piano tende ad istituire. A questo proposito « Italia Nostra » propone pertanto il declassamento di tutte le zone I lungo la Cristoforo Colombo, e la loro trasformazione in servizi di quartiere, raccomandando di evitare nel modo piú assoluto ogni saldamento fra l'EUR ed il centro storico.
Fatte tali osservazioni di indole generale sull'organismo del nuovo piano regolatore, passiamo ad un esame piú dettagliato di temi piú specificamente concernenti l'attività della nostra Associazione.

3. - *Il Centro Storico.*

Richiamandoci anche al succitato telegramma inviato dalla nostra sezione in data 10 dicembre 1962 (*si veda a pag. 66*), non possiamo che continuare ad esprimere il nostro dissenso sul dilettantesco tentativo di classificazione in tre distinte categorie (A1, A2, A3) degli edifici del centro storico, classificazione compiuta sulla base di studi del tutto incompleti e comunque compiuti senza il sostegno di un'organizzazione scientifica adeguatamente attrezzata, capace di integrare le ricerche settoriali alle vaste implicazioni della pianificazione generale.
« Italia Nostra » tiene a riaffermare che il modo piú idoneo per impostare il problema della conservazione e della valorizzazione del centro storico consiste, in sede di piano regolatore generale, nella applicazione generalizzata del sistema del comprensorio unitario, al fine di evitare in ogni caso interventi isolati e frammentari attuati edificio per edificio, ed in tal senso la definizione delle destinazioni d'uso contenuta nelle norme di attuazione appare abbastanza soddisfacente, come pure, per quanto riguarda i comprensori, il primo comma del paragrafo 2) dell'art. 4 delle suddette norme. Del tutto insoddisfacenti sono invece i paragrafi 4) e 5) dove si rivelano tutte le carenze dell'affrettato studio che ha condotto alla classificazione delle zone A che abbiamo già criticato.
Nell'art., 4, infatti, la tutela delle zone A2 viene limitata all'« aspetto esterno » ed al « colore tradizionale », mentre nell'art. 5 si parla di « vincolo generico di conservazione »: è chiaro che tali dizioni approssimative possono facilmente dar luogo ad interpretazioni arbitrarie e di conseguenza offrire l'occasione proprio per quelle manomissioni che lo spirito del piano tende ad evitare nel modo piú radicale.
La sezione romana di « Italia Nostra » propone di ritornare ad un criterio unitario di valutazione, in sede di piano generale, non considerando parte integrante del piano stesso la tavola 1 : 5000, demandando tutti gli ulteriori approfondimenti e studi all'istituendo Istituto, nell'ambito del quale si potrà trovare il modo di inserire il lavoro compiuto ed in corso di elaborazione da parte delle Facoltà di Architettura e Ingegneria. Sarà poi compito dell'Istituto procedere ad un razionale e moderno rilevamento e provvedere alla stesura di una serie di criteri per l'azzonamento particolareggiato, per la definizione dei singoli comprensori unitari, per lo sviluppo nel tempo del risanamento, relazionandolo ad un preciso piano finanziario, mentre appare piú che opportuno lo studio di un « piano so-

ciale » formulato sulla base di un attento studio sociologico della popolazione.
Il paragrafo 6 dell'art. 3 delle norme, è però estremamente pericoloso, data la sua ambiguità per l'integrità del centro storico: « Salvo le prescrizioni espressamente poste per le singole zone, per le aree servite da piani particolareggiati approvati in esecuzione del piano regolatore 1931 della città di Roma e del 1933 per il Lido di Roma e successive modificazioni, continuano ad applicarsi — per quanto riguarda l'altezza massima assoluta, le inclinate, i distacchi ed i cortili interni — rispettivamente le norme del regolamento edilizio 1934 e della legge 21 dicembre 1933 n. 1838 ».
Con tale disposizione si rischia di vedere applicate le prescrizioni del piano del '31 al centro storico in evidente contraddizione con le intenzioni degli estensori.
Tale paragrafo andrà quindi modificato e precisato al fine di evitare ogni possibilità di equivoco.

4 *Il Verde Pubblico*

a Zona Urbana

La Sezione Romana di « Italia Nostra » ritiene che, con la destinazione a parco pubblico di Villa Ada, di Villa Chigi, di Villa Doria-Pamphili e di Villa Torlonia, prevista dal P.R.G., il problema del verde all'interno della zona urbana di Roma abbia già ricevuto un primo e serio tentativo di soluzione ed esprime la propria soddisfazione per aver constatato che alcune proposte da tempo avanzate dall'Associazione in merito alle sistemazioni di dette ville sono state accolte dal P.R.G.
In particolare ci si compiace dell'accoglimento della proposta di « Italia Nostra » di trasformare Villa Ada e Villa Polissena in un unico grande parco pubblico, salvo nella sua integrità e privo di attraversamenti viari trasversali. Ma Villa Ada va considerata come parte fondamentale di un piú vasto complesso che comprenda la zona dei campi sportivi dell'Acqua Acetosa e le sponde dell'Aniene e del Tevere. Per la migliore godibilità di tale complesso e per raggiungere nella maniera piú funzionale la sua unità, si osserva:
a occorre estendere il vincolo paesistico anche sulla frangia tra Via Panama e Villa Ada, sulla zona tra Villa Ada e il Tevere, compresi i campi sportivi, sulla zona tra Villa Ada e l'Aniene, sulle pendici nord di Piazzale delle Muse.
b l'area di servizi generali M1 indicata tra Villa Ada e i campi dell'Acqua Acetosa ostacola la continuità e le possibilità di utilizzazione unitaria del parco di Villa Ada (grande parco naturale) e dei campi sportivi. Essa va eliminata o quantomeno ridotta alla sua sola metà inferiore in modo da non ostacolare i collegamenti. Inoltre la sua funzione non deve assolutamente essere in contrasto con la sua presenza nel parco: se — come sembra — si tratta di una caserma di Guardie P.S. a cavallo, occorre prevedere contrattualmente la possibilità di uso pubblico in determinate ore dei maneggi, scuderie e galoppatoi.
c l'area di servizi generali M1 tra Via Salaria e Villa Ada in prossimità dello scorrimento nord, attualmente occupata da depositi militari, va eliminata non essendo necessario che quei depositi stiano proprio in quel punto della città che è invece l'unico attraverso cui la popolosa zona di viale Somalia può raggiungere Villa Ada.
d proseguendo lungo la valle dell'Aniene, occorre rivedere le zone in corso di convenzione ai due lati del fiume, nel tratto compreso tra p.te Salario e p.te Tazio, allo scopo di limitare la strozzatura del verde lungo il fiume e di diminuire il già grave sfregio arrecato dalle nuove costruzioni alla visuale panoramica dall'altipiano di v. Somalia verso la valle del Tevere e dell'Aniene. Per questo ultimo motivo occorre anche rivedere la espansione a Nord dei Prati Piscali, allo scopo di evitare che scompaia sotto di essa la collina ad Est dello Scalo FS Salario.
La Sezione romana di « Italia Nostra » ritiene inoltre che sia urgente e necessaria, per salvaguardare l'integrità dei parchi privati, l'acquisizione al demanio comunale delle rimanenti ville private all'interno del nucleo urbano, e, in particolare, la villa Blanc, la villa Nomentana e Villa Albani.
Anche la questione della sistemazione e del mantenimento dei grandi parchi cittadini, soprattutto di quelli a carattere storico-monumentale, è ritenuta di capitale importanza. Si raccomanda pertanto che la sistemazione dei parchi, quando questi siano divenuti di proprietà comunale, sia demandata, sull'esempio di quanto avviene nei paesi piú progrediti in tale campo, all'opera di esperti preparati in speciali corsi, che il Comune stesso potrebbe organizzare e che i piani di sistemazione siano oggetto di pubblici concorsi. In attesa, poi, di tali piani, per impedire che soluzioni affrettate finiscano con l'alterare il loro carattere unitario e monumentale, i parchi potrebbero rimanere nelle loro attuali condizioni.
Anche il mantenimento e la salvaguardia dell'integrità monumentale delle ville private urbane va considerato come problema della massima importanza.
In questo senso si deve evitare che tali ville siano trasformate al loro interno e che la loro fisionomia (come può accadere con il ventilato progetto di nuove costruzioni, non piú destinata agli artisti, all'interno di Villa Strohlfern) sia definitivamente alterata.
Da ultimo e piú genericamente, la inserzione di cunei verdi nella città costruita non è condotta con quella efficacia e metodicità che la situazione di fatto concede tuttora, e ciò costituisce una rinuncia a sanare il sanabile della città costruita, la quale dovrà pur vivere anch'essa nel futuro. Su questo argomento la Sezione Romana di « Italia Nostra » si riserva una ulteriore e documentata precisazione.

b Zona extra-urbana

Per la costituzione di un'adeguata riserva di verde pubblico nella zona extra-urbana la sezione romana di « Italia Nostra » ritiene di dover fornire ulteriori indicazioni, esposte qui di seguito.
Per il Parco Appio — Dovendo rilevare che la destinazione a parco pubblico interessa quasi esclusivamente le zone poste oltre Tor Carbone e che le rimanenti zone, poste tra porta S. Sebastiano e Tor Carbone, sono destinate nella loro quasi totalità a parco privato e quindi a parziale edificazione, si ribadisce la necessità di salvaguardare la totale integrità delle zone retrostanti sia verso Nord (quartiere Appio Latino) sia verso Sud (quartieri di espansione delle zone Ardeatine). In particolare, a Nord, si sottolinea l'assoluta necessità di destinare al pubblico le zone di Lucrezia Romana e della valle della Caffarella, e di eliminare in quest'ultima le previste zone edificabili E3 che tra l'altro sono ubicate in posizione tale da compromettere il valore paesistico dell'intero comprensorio.
Per le zone E3 previste tra l'Appia e l'Ardeatina si raccomanda invece un piú accurato studio in vista di una riduzione delle aree e di un ampliamento dei limiti comprensoriali, che potrebbero cosí permettere la attrezzatura a verde pubblico di zone di maggior consistenza.
Infine si chiede la soppressione del sovrapassaggio previsto a Nord della Ferrovia Roma/Pisa e l'unificazione dell'arteria ivi passante con l'altra che, proveniente da p.ta Furba dovrebbe attraversare l'Appia all'altezza del Quo Vadis.
Secondo uno studio pubblicato recentemente, questa unificazione potrebbe avvenire, con molto vantaggio sia per il traffico che per l'ambiente, a ridosso e a Sud della ferrovia, perfettamente defilato da ogni visuale. Contemporaneamente si chiede lo spostamento verso l'esterno, cioè verso Nord, dell'intera arteria da p.ta Furba, in modo da liberare tutta la valle della Caffarella sia dagli insediamenti residenziali sia dal traffico. Seguendo il tracciato proposto la detta arteria contornerebbe e proteggerebbe il parco anziché tagliarlo e comprometterlo.
Analogo provvedimento deve essere studiato, per abolire il brusco inserimento della via Ardeatina, con deviazione verso NE, dell'arteria proveniente dalla zona delle Tre Fontane, la quale invece dovrebbe, come proposto nel cennato studio, essere condotta direttamente al sottopassaggio unificato anzidetto in modo da contornare il parco da Ovest e drenare traffico dall'Appia e dall'Ardeatina anziché immetterne di nuovo.
Da ultimo si segnala la opportunità di estendere il verde pubblico sulla striscia a Ovest della Cristoforo Colombo, compresa tra questa, la ferrovia, le case e la circonvallazione Ostiense impedendone la destinazione, forse già in atto, a zona direzionale e si raccomanda il mantenimento, previsto nel P.R.G. ma non rispettato nella realtà, della intera circonvallazione Ostiense alla sua larghezza attuale. Questi due provvedimenti costituiscono un indispensabile corredo al parco Appio da questo lato e un'altrettanto indispensabile salvaguardia della visuale sulle Mura e dell'ambiente.
Per il comprensorio verde di Veio si chiedono alcuni provvedimenti atti: *a* a potenziarlo e a garantirne la migliore utilizzazione, chiedendo in particolare la soppressione dei due comprensori E1 inseriti nel suo perimetro con passaggio di tutte le aree alla categoria N; *b* l'ampliamento della fascia lungo la nuova strada Roma-Veio fino ad una ampiezza di 500 m., riducibile a non meno di 300 in punti di particolare orografia; *c* l'allacciamento della nuova strada per Veio con la nuova strada primaria che, staccandosi dalla Flaminia a Grottarossa raggiunge via Salaria.
Per i parchi dell'EUR si chiede che tutte le zone attualmente verdi siano vincolate come tali e, in particolare: *a* che debbano tornare alla precedente destinazione di zone N le aree situate tra l'incrocio Cristoforo Colombo-Via Marconi e i palazzi dell'INA all'altezza dell'attuale ingresso dell'E.U.R., che sono state invece cambiate di destinazione e segnate con l'indice I1 e I3 (su parte di queste zone insiste oltretutto il vincolo archeologico e paesistico); *b* che debbano conservare la destinazione di zone N le aree coperte da pinete ai lati della Cristoforo Colombo oltre il Palazzo dello Sport.
Per il comprensorio Gianicolo-Villa Pamphili si ribadisce la necessità di mantenere la massima continuità e compattezza del verde tra le sponde del Tevere e la zona della Nocetta. Per questo si ritiene necessaria la destinazione a parco pubblico delle zone poste a Nord dell'Aurelia Antica, delle ville Abamelek, Medici e delle zone tra via Aurelia Antica e via delle Fornaci; con tale provvedimento si eviterebbe di compromettere una azione di acquisizione di aree che potrebbe essere intrapresa anche entro termini di tempo molto larghi.
Inoltre si propone: *a* l'estensione del vincolo archeologico alle falde del Gianicolo volte verso il Tevere, comprendendo la Farnesina, la Villa Corsini, il lato Nord dell'Aurelia Antica; l'ex Orto Botanico e l'area che verrà lasciata libera dal trasferimento di Regina Coeli; *b* la riduzione del numero dei comprensori destinati all'edificazione previsti oltre la zona della Nocetta e, in particolare, la soppressione dei 3 comprensori posti piú a Nord; *c* la soppressione delle attrezzature viarie previste a Nord dell'Aurelia Antica e la correzione dell'indicazione di nuova arteria riportata in corrispondenza di Via delle Fornaci (a fianco della quale è stato indicato, nel piano, l'incompiuto edificio dello studentato che, come è noto, era stato invece destinato alla demolizione).
Per la fascia litoranea si chiede la costituzione di una fascia verde ininterrotta lungo il litorale, per una profondità di almeno 500 m., in quelle zone che non siano già occupate dall'edilizia e la soppressione delle indicazioni di edificabilità previste in numerosi punti del litorale stesso (in particolare nel comprensorio indicato a Sud della tenuta di Castel Porziano).
Inoltre si ritiene necessario trasformare da parco privato a parco pubblico la destinazione della tenuta di Castel Porziano, poiché, mentre non costi-

tuirebbe un peso in ordine alle opere da eseguirsi entro breve tempo, potrebbe in futuro, anche in previsione di ulteriori espansioni della città, rappresentare una grande riserva di godimento pubblico.
Infine si richiedono:
a le trasformazioni degli indici G3 previsti nelle zone di confine a nord in indici N e inoltre delle zone di Passo Oscuro, e di Maccarese, alla fine di Fregene Sud; l'apposizione del vincolo di parco pubblico alle zone poste tra l'autostrada e il mare, naturalmente escludendo le zone F e M ivi previste;
b la indicazione di parco pubblico alle zone poste tra Fiumicino, Focene, l'aeroporto e il litorale;
c la creazione di una fascia di rispetto di 500 m. in proseguimento di Fiumicino Sud, sull'Isola Sacra, fino alla foce del Tevere;
d l'abolizione degli indici E alle spalle di Ostia e a NO dell'autostrada;
e lo stralcio del piano viario previsto entro la pineta di Castel Fusano e il rinvio delle definizioni di tale piano all'elaborazione di un piano generale di sistemazione delle pinete.
Per tutta la zona extraurbana, nel suo complesso, v'è in definitiva da rilevare che, mentre i settori Sud, Ovest e Nord, rispettivamente con i parchi Appio, Pamphili-Gianicolense e di Vejo, sarebbero sufficientemente serviti, il *settore est della città* rimarrebbe privo, o quasi, di verde.
Appare pertanto chiara la necessità di provvedere alla soluzione anche di quest'ultimo problema e, a tal proposito, si suggerisce la costituzione di un grande parco, capace di formare un ulteriore polmone verde, *nella zona delle sorgenti dell'Acqua Vergine*, vincolata dal piano all'inedificabilità totale o parziale e che dovrebbe essere destinata a zona N con annullamento sia delle destinazioni H1 e H2 che dalla G4. In tal modo si potrebbe costituire una riserva di verde adeguata alle popolazioni dei quartieri orientali della città, che sono i piú densi ed ai quali si aggiungeranno quelli di futura costituzione.
La zona dell'Acqua Vergine, inoltre, è ben collegata con la città attraverso la Via Prenestina, che è la piú sgombra di traffico e che lo sarà sempre dato il suo limitatissimo raggio di azione territoriale.
Il gran parco dell'Acqua Vergine, essendo totalmente vincolato e non essendo attualmente interessato dall'espansione edilizia, è oltretutto acquisibile in fortunate circostanze. Esso dovrà servire tra molti anni: c'è perciò la possibilità di attrezzarlo con poca spesa a lungo termine, conservando progressivamente l'attuale utilizzazione agricola.
In concomitanza con l'attuazione di questo parco occorre adottare i provvedimenti seguenti:
f eliminare la parte a Nord della Nuova Prenestina del comprensorio E1 che parte dal villaggio Breda sulla Casilina e si estende verso Nord–Nord-Ovest per oltre tre chilometri. Tale abolizione può essere compensata da un'aumento di densità della parte del comprensorio piú a Sud in maniera da permettere una unità residenziale piú consistente (costituita oltre che dalle zone E dalle numerose F), piú a contatto con la zona industriale Casilina, raggiungibile con la metropolitana;
m destinare alla zona N le aree segnate come agro romano H a Nord delle riserve dell'Acqua Vergine, tra queste e il parco sui bordi dell'Aniene;
n spostare almeno di 1-1.5 Km. piú a Sud-Ovest il congiungente Raccordo Anulare-Casilina in modo da non tagliare al centro il parco e mettendolo in tal modo con uno o due nodi attrezzati a servizio delle zone residenziali e industriali;
o eliminare le due zone industriali e il comprensorio E1 a Est del parco dell'Acqua Vergine che appaiono del tutto ingiustificate rispetto all'attuale sviluppo urbano e sono totalmente in funzione di decisioni che spettano al piano territoriale. Queste zone devono tornare alla destinazione di H;
p la Nuova Prenestina, invece di ricongiungersi prima dell'Osa alla vecchia Prenestina, deve andare a ricongiungersi molto piú a Sud-Est con la parte di Nuova Prenestina già realizzata dalla Provincia nel tratto Osa-Santa Maria di Cavamonte, abbandonando il vecchio tracciato Nord. In tal modo tutto il complesso della nuova Prenestina, da via del Pigneto fino alla fine della strada, servirà per il traffico extraurbano e la vecchia Prenestina costituirà ottimamente la penetrazione radiale del grande parco dell'Acqua Vergine;
q infine, dato che il parco dell'Acqua Vergine termina al Lago di Gabí, occorrerà prevedere in sede di piano territoriale un grande ulteriore proseguimento archeologico lungo la antica Prenestina romana che rimane, inscavata ed inesplorata, sotto l'attuale campagna.
Il settore cittadino orientale potrebbe poi essere in parte servito dal previsto parco dell'Aniene che può tuttavia configurarsi come grande parco scolo oltre la strozzatura di Ponte Mammolo (che il P.R.G. aggrava rispetto alla situazione attuale); a valle di questo, il parco, estremamente frammentato, potrà svolgere funzioni di parco di quartiere, quasi sempre al di sotto del minimo necessario data la grande popolosità dei quartieri limitrofi. È stata già accennata prima la necessità di diminuire il distacco tra questo parco e quello di M. Antenne.
Per garantire al massimo tale funzione occorre adottare i seguenti provvedimenti:
a eliminare la zona C a monte di Ponte Tazio tra Monte Sacro e l'Aniene (ristrutturazione dell'attuale borghetto e di depositi, magazzini ecc.) e ridimensionare l'area scolastica adiacente in modo da: 1) unire l'attuale pineta di Monte Sacro al parco Aniene; 2) disporre le aree scolastiche in modo da lasciare intatta la continuità del verde pubblico sul lato destro del fiume per almeno 150 metri;
b modificare il percorso dello scorrimento nord in modo da farlo passare interamente a sud dell'Aniene evitando due ponti e la rovina e inutilizzazione dell'Ansa dell'Aniene;
c eliminare le zone G4 e M a sud di Monte Sacro sul lato destro dell'Aniene comprese nella grande ansa di questa e restiturle a zona N;
d deviare verso est la penetrazione Nord dell'autostrada del Sole facendole scavalcare l'Aniene una sola volta anziché tre (3 ponti in 900 m!) in modo da farla scorrere sul lato sud dell'Aniene riducendo le zone E2 e I2.
Con questi quattro provvedimenti tutta la zona Monte Sacro-Ansa dell'Aniene diverrebbe un unico panoramicissimo parco pubblico mentre tutta la parte viaria sarebbe liberamente disposta dall'altra parte del fiume col risparmio di tre ponti.
e allontanare almeno 150 m. dalle rive dell'Aniene la zona E2 a nord est del Forte di Pietralata;
f abolire le due zone M a est del comprensorio E1 adiacente al Tiburtino III onde consentire la comunicazione tra questa zona abitata e il parco che in questa zona ha una delle poche possibilità di trasformarsi da nastro lungo il fiume in grande parco di settore urbano; le due zone M devono diventare N e costituire l'inizio del parco;
g sempre per realizzare questo parco (insostituibile per assoluta mancanza di altre aree) compreso tra l'Aniene a nord, il raccordo anulare a est, la nuova Tiburtina a sud e la zona residenziale oltre il Tiburtino III a ovest è necessario: 1) eliminare le destinazioni industriali introdotte a dicembre nella zona di via Cervara; 2) trasformare in N il triangolo di verde privato lungo la nuova Tiburtina; 3) deviare a Sud-Ovest dell'Aniene il nuovo percorso dello scorrimento esterno a Ponte Mammolo risparmiando due ponti, permettendo l'utilizzazione dell'ansa del fiume che resterebbe altrimenti isolata e consentendo un minor taglio del parco sopra indicato da parte delle strade. A compenso di quanto sopra (punto 1) si possono estendere le zone industriali a sud della nuova Tiburtina;
h ridurre al massimo possibile le zone F in corrispondenza del nodo tra l'asse attrezzato e la nuova Tiburtina per facilitare il collegamento tra il parco di cui sopra e quello da costituire nella zona urbana, del quale ci riserviamo di trattare piú diffusamente in seguito.
Per dare però la massima efficacia all'argomento verde, cosí come giustamente impostato nella relazione al P.R., la sez. romana di « Italia Nostra » prospetta le seguenti osservazioni:

Norme tecniche per l'attuazione del piano

Art. 2 - capoverso: « Le aree per il verde pubblico... » dopo la frase « Tale rapporto è da intendersi come valore minimo » aggiungere: « Non possono essere considerate aree per il verde pubblico le zone con pendenza superiore al 35% e quelle che al 21 giugno abbiano meno di 10 ore di insolazione: qualora tali zone non siano altrimenti utilizzabili esse vanno considerate come un supero delle quantità minime richieste. I rapporti minimi indicati si riferiscono a quantitativi di verde pubblico sostanzialmente continui ed accorpati; per zone discontinue, strisce di profondità al di sotto dei 90 ml. non contigue ad altre zone N, o comunque per zone di forma poco utilizzabile tali minimi saranno aumentati convenientemente ».
Art. 2 - tabelle A e B. - I dati di 5,3 mq. di verde per abitante per quartieri fino a 5000 ab., 7,2 per quartieri tra 5000 e 10000 ab., 9,0 oltre 10000 ab. comprendono — in mancanza di altre specifiche indicazioni sia normative che grafiche — sia le zone verdi con divieto di gioco, sia le aree per il gioco di giovani, adulti e bambini: per quartieri fino a 5000 ab. occorrerebbero perciò 8 mq. per ab. e per quartieri oltre 5000 ab. 10 mq. per ab. in base ai minimi deducibili dalle tabelle delle altre grandi città italiane e straniere.
Si chiede perciò di aumentare il totale di verde pubblico per quartieri fino a 5000 ab. a 8,0 mq. (totale aree servizi e verde = 11.5) per quartieri fino a 10000 a 10.0 mq. (totale aree servizi e verde = 13,8) per quartieri oltre a 10000 a 10.0 mq. (totale aree servizi e verde = 15.0), modificando contemporaneamente i dati percentuali della tab. A, col. 8. Si fa notare che anche cosí aumentati questi dati vanno considerati come dei minimi in quanto sono soddisfacenti solo se vi sono nel settore urbano relativo almeno 12 mq. per abitante di grande parco urbano, il che a Roma anche con le previsioni del PR, non avverrà in tutti i settori urbani: ma non sarebbe giusto aumentare i minimi del verde di quartiere per correggere con un maggior onere settoriale una mancanza che è responsabilità della comunità intera.
Il cambiamento dei valori della col. 8 della tab. A potrà essere compensato o da aumenti della densità o da ingrandimento delle aree comprensoriali: si pensa opportuno aumentare la densità fermo restando il comprensorio in quei comprensori che hanno densità minore o uguale a 100 e invece lasciare invariata la densità e aumentare le dimensioni del comprensorio dove la densità è maggiore di 100.
Art. 5 -(zona B) al capoverso « I piani particolareggiati di esecuzione del piano regolatore generale dovranno definire le destinazioni d'uso di zona » aggiungere: « e reperire gli spazi necessari per il verde pubblico e i servizi » (tale richiesta era contenuta nelle norme di giugno ed è stata tolta). Conseguentemente al termine della descrizione della zona B2 aggiungere: « Le aree non edificate alla data di adozione del piano regolatore generale sono destinate alla creazione di verde pubblico, impianti e servizi d'uso pubblico, la cui determinazione — qualitativa e quantitativa — sarà definita in sede di redazione dei p.p. in base alle indagini che saranno condotte preventivamente alla redazione dei piani stessi e tenuto conto dei pesi edilizi raggiunti al momento della formulazione dei detti piani » (frase tolta a dicembre).
Art. 8 - par. VI costruzioni nei parchi privati: abolire la lettera *g* che autorizza una maggior copertura d'area, fermi restando cubatura e altezza:

Urbanistica 40

Résumés

L'attente (page 2)

Giovanni Astengo, encore une fois, fait le point sur la nouvelle loi d'urbanisme. Il dit: « Le programme du gouvernement de centre-gauche investi en décembre dernier contient, en ce qui concerne la politique urbaine et de construction, des déclarations précises qui fixent sans équivoque les objectifs politiques que le gouvernement et sa majorité se sont engagés à atteindre en ce domaine et fixent également des points fermes sur les moyens décidés pour l'atteinte de ces objectifs ».

« Quatre mois à peine après l'investiture du gouvernement la commission d'étude de la nouvelle loi d'urbanisme, nommée par le Ministre des Travaux Publics et mise en place juste avant la fin de l'année, a pratiquement achevé la première phase des travaux et a présenté le 12 mars au ministre le projet de loi, qui, tout en contenant des solutions alternatives pour certains articles, possède une structure organique qui en fait la base de l'examen, en cours, par les secrétariats des partis de la majorité. On peut présumer que la préparation du texte définitif aura lieu sans délai et que la date de présentation du projet de loi au Conseil des Ministres soit proche ».

L'attente du texte de la nouvelle loi est particulièrement vive dans de vastes couches de l'opinion publique, comme le montre la campagne d'accusations et d'insinuations de certains quotidiens et le climat de refus qui s'est manifesté à la récente réunion organisée par l'Union des Chambres de Commerce.

Les accusations et les insinuations reviennent régulièrement chaque fois qu'un texte de loi d'urbanisme est proposé, et les arguments ne diffèrent guère. Mais cette fois la situation a changé, le texte de la Commission est le reflet du programme du Gouvernement et des accords passés entre les partis de la majorité.

Il n'a pas été simple d'incorporer les points du programme dans un mécanisme nécessairement complexe, mais réaliste, tel que celui d'une loi qui doit s'adapter à toutes les situations d'un pays comme l'Italie, ayant des régions très inégalement développées, une « couverture » de plans d'urbanisme erronés ou dépassés — quand ils existent. La loi est d'autant plus complexe qu'elle doit créer un système de plans à plusieurs niveaux, national, régional, local destinés à traduire physiquement la programmation économique, et doit être également une loi-cadre pour la coordination des législations régionales autonomes et aussi contenir les normes pour les activités de l'état pendant la période transitoire pour permettre une application non hâtive des dispositions tout en offrant la possibilité d'une action immédiate dans les zones les plus critiques.

Et tout cela avec un système de procédures souples et efficaces, permettant de sortir du chaos actuel par le « pont » des programmes d'urbanisme dans les régions à croissance accélérée — et de passer sans délai des plans à leur application sans ralentir l'activité de la construction.

Il fallait également régler le problème de la propriété des terrains à bâtir et des zones à urbaniser en s'assurant de « l'indifférence » des propriétaires vis-à-vis de l'affectation des terrains et en éliminant les plus-values foncières par un mécanisme applicable rapidement avec un coût raisonnable.

Toutes ces nécessités doivent être rappelées pour l'évaluation des résultats des travaux de la Commission et pour comprendre le sens de cohérence du projet de loi.

Une analyse détaillée du mécanisme, de ses caractéristiques, de ses innovations, l'examen des critiques, mais surtout l'appréciation de qu'il

Summaires

Waiting (page 2)

Giovanni Astengo, once again, discusses on Town-planning Act he says: « The programme of the Left-Center government which took office last December, as far as construction and city planning are concerned, has made some specific statements which fix, beyond any possibility of misunderstanding, the political objectives that the government and its majority are pledged to attain. It has also firmly set out the ways and means they will use to achieve these ends. »

« Scarcely four months after the investiture of the government, the study commission for the new town and county planning law, the members of which were named by the Minister of Public Works and took office just before the end of the year, has practically finished the first phase of its work. On March 12, the commission presented its proposed law to the Minister. It contains alternative answers for certain articles, yet its organic structure is such that it serves as the basis of the study now being made by the secretaries of the majority parties. It may be supposed that the final text will be prepared without delay, and that the date when the proposed law will be presented to the Council of Ministers is near. »

It may be assumed, because of the campaign of accusation and insinuation of certain daily newspapers and the hostile climate exhibited during the recent reunion organized by the Union of Chambers of Commerce, that the revelation of the text of the new law is eagerly awaited by huge sections of the public.

Accusations and insinuations show up each time the text of a city planning law is proposed, and the arguments against it are practically always the same. But this time the situation has changed: the commission's draft is the reflection of the government's programme and agreements made between majority parties.

It hasn't been easy to incorporate the points made by the programme into a realistic, but necessarily complex, mechanism such as that of the law which must adapt itself to all the conditions of a country like Italy, with regions very unequally developed, and covered by development plans which are mistaken or outmoded—when they exist at all. An additional complexity of the law lies in the fact that it must create a system of plans on several levels—national, regional and local—which are designed to give physical form to the economic program, and which must at the same time serve as a framework within which autonomous regional legislation is coordinated. It must also set up norms for governmental activity during the transition period in order to apply the provisions without haste while opening up the possibility of immediate action in critical zones.

All that is meant to be achieved by means of a system of supple and efficient procedures, and to open an exit from the present chaos by means of the « bridge » of city planning programmes in regions of accelerated growth. The plans are to be applied without delay, and without slowing down construction.

It was also necessary to cope with the problem of ownership of the areas to be developed by making certain of the « indifference » of the proprietors vis-a-vis the utilization of the sites and through the elimination of the increases in site value by a system which may be rapidly applied at a reasonable cost.

All these requirements must be remembered in order to evaluate the results of the deliberations of the commission and in order to understand the sense of coherence of the proposed law.

signifie pour l'avenir du pays ne seront possibles que la texte définitif sera publié. Urbanistica peut déjà assurer ses abonnés de l'envoi du texte et du commentaire — au besoin en condensé.

A detailed analysis of its mechanism, of its characteristics and its innovations and the examination of criticisms, but above all an appreciation of what it signifies for the future of the nation, will be possible only when the definitive text comes out. *Urbanistica* is already in a position to assure its subscribers of the mailing of the text and the commentary it incites, if necessary in condensed form.

L'application de la loi sur les zones à urbaniser (page 4)

Discours de clôture prononcé par M. Pieraccini, Ministre des Travaux Publics, à la réunion sur les problèmes posés par la loi.

La loi sur les zones à urbaniser par priorité est la première expérience d'urbanisme moderne en Italie, et la discussion sur les problèmes que cette expérience pose rentre dans la discussion plus générale des programmes d'urbanisme et des programmes de la vie économique et sociale du pays.

L'Italie a vécu ces dernières années une phase particulièrement critique qu'on a appelée le miracle italien — phase de développement intense, mais inorganisé, abandonné à lui-même et au jeu des forces politiques, sociales, économiques.

Le développement industriel a été concentré dans les zones où justement la concentration économique était déjà la plus élevée et les déséquilibres traditionnels du pays en ont été aggravés, en particulier le déséquilibre entre le Midi et le reste du pays.

Le développement de la construction lui-même a été associé à la spéculation foncière et a donné lieu à une spirale, qui, tout en attirant les capitaux, a amené une hausse continue des prix des terrains, des maisons et par conséquent du niveau des loyers. La demande solvable a tendu à diminuer, alors que l'aspiration de larges couches populaires à la possession d'un logements ne pouvait être satisfaite.

Ce sont là les raisons des difficultés actuelles.

Mais à la veille d'un nouveau régime de l'expansion urbaine les petites et moyennes entreprises n'ont pas à redouter l'avenir, car le risque et l'élément fondamental d'une éventuelle récession était et demeure le processus par lequel le bâtiment était amené à produire des maisons à un coût toujours plus élevé en perdant par là des masses de plus en plus importantes d'acheteurs et de consommateurs potentiels.

La société italienne ne peut plus avoir la certitude d'un développement ultérieur si elle ne prend pas en main ses propres destinées. Il faut déterminer les lignes d'un grand plan de développement économique de la nation toute entière qui ait pour but de résoudre le problème du Midi, et, parallèlement, le développement organisé des zones les plus avancées.

Dans cette perspective, la loi d'urbanisme et la programmation du développement urbain ont donc un aspect essentiel — et non technique, secondaire, marginal.

Nous sommes à la veille de cette loi, qui permettra d'assainir une situation qui portait en elle les germes d'une crise. C'est cette loi qui permettra un nouveau développement des villes, de l'activité du bâtiment et donnera de nouvelles occasions aux entreprises privées de prêter leur concours.

Le mécanisme prévu par la loi, en abaissant le coût des terrains, facilitera l'indispensable processus de transformation du bâtiment en créant les entreprises capables de satisfaire les besoins de notre temps par des procédés rationnels et l'industrialisation. Les pouvoirs publics et les entreprises n'auront plus à se soucier du coût des terrains, et ce sera la base de la relance de l'activité du bâtiment.

D'où l'importance de la loi sur les zones à urbaniser par priorité, car c'est l'instrument qui existe déjà pour amorcer le processus de reprise. Les municipalités peuvent d'ores et dejà programmer le développement de leur espace bâti. Voilà l'importance de la loi, qui n'a pas été aperçue par toutes les municipalités, car elles n'ont pas toutes préparé les plans de zones.

Quoique que la loi lui permette d'appliquer d'autorité les dispositions techniques, le Ministre voudrait n'avoir jamais à intervenir car « ce doit être un choix fait avec la volonté des citoyens ».

Le Ministre rappelle que les municipalités peuvent se réserver au maximum 50% des terrains des zones à urbaniser, le reste devant être attribué aux organismes publics d'habitations subventionnées.

Le problème de la formation de syndicats intercommunaux pour la coordination des plans des zones par voie obligatoire est à étudier, mais comme il nécessite une nouvelle loi, les délais risquent d'être trop longs.

The application of the new housing law (page 4)

Closing speech delivered by Mr. Pieraccini, Minister of Public Works, at the meeting held to discuss the problems posed by the law.

The law concerning the priority to be given to housing areas is the first instance of modern city planning in Italy, and the discussion of the problems posed by this fact fits into the more general discussion of city planning and the programmes to deal with the economic and social life of the country.

During these past few years Italy has lived through a particularly critical phase known as the « Italian miracle »—a phase of intense but unorganized development, abandoned to chance and to the interplay of political, social and economic forces. Industrial development was concentrated in precisely those areas where economic concentration was already at its highest, and the traditional lack of equilibrium of the country was aggravated, particularly that existing between the south and the rest of the country.

The development of construction was itself related to real estate speculation and brought about a spiral which, while attracting capital, has caused a continual rise in the price of land and housing and, as a consequence, in the rent level. The demand of the financially solvent has tended to diminish, while the aspirations of huge popular sectors of the population for housing has not been possible to satisfy.

These are the reasons for the current difficulties.

But on the eve of a new regime for urban expansion, small and medium-sized enterprises need not fear the future, for risk and the fundamental question of a new recession were and remain the reasons why building was led to produce higher and higherpriced houses, thus losing increasingly great masses of potential buyers and consumers.

Italian society can no longer bask in the certitude of a later development if it does not take its own destiny into hand. It is necessary to determine the lines of a great plan of economic development covering the entire nation with the aim of solving the problem of the south and, at the same time, organize the development of the more advanced areas.

Taken in this perspective, the housing law and the programming of urban development are essential, and not technical secondary or marginal.

We are about to get this law, which will permit the cleaning up of a situation which carried within it the germs of crisis. It is this law which will permit a new development of the city and of building activity and give new chances to the contractors wich have been deprived of their part of the work.

The mechanism provided for by the law, by lowering the cost of building sites, will facilitate the indispensable process of transformation of building through the creation of contracting firms capable of satisfying the needs of our time by the use of rational systems and industrialization. Public authorities and contractors will no longer have to worry about the cost of sites, which will bring about a renewal of building activity.

This, in sum, is why the housing law is so important: it is the instrument already in existence to initiate the process of revival. Municipalities may henceforth plot the development of their building space. Therein lies the importance of the law, not fully understood by all municipalities because not all of them have prepared area plans.

Even though the law gives him the right to make use of technical provisions, the Minister prefers not having to intervene in what « should be a choice made by the free will of the citizens ». The Minister underlines that the municipalities may reserve a maximum of 50% of the sites of their housing zones, the remainder having to be given to public organisms for the construction of subsidized housing.

The problem of the formation of consortia of local authorities the coordination of the plans into obligatory areas must be studied, but since it will necessitate a new law, it will surely be some time before this comes about. However, the unions may be constituted within the

Cependant, les syndicats peuvent être constitués dans la cadre de la loi actuelle: les communes du G.U. de Turin ont été invitées à établir conjointement les plans des zones à urbaniser.

Les problèmes techniques enfin. Il est préférable de concentrer les efforts et donc de réduire le nombre de zones, bien que ce soit le plan directeur d'urbanisme qui doive fixer en définitive la direction du choix.

Pour les équipements sociaux, il faut naturellement tout faire pour que les quartiers aient tout ce qu'il est nécessaire aux habitants.

Du point de vue financier, il est possible d'échelonner les dépenses dans le temps, en n'achetant que les terrains qui sont nécessaires aux voies de desserte, pour n'exproprier les terrains pour les immeubles d'habitation et les équipements les moins urgents que quand ils pourront être effectivement utilisés.

En ce qui concerne l'évaluation du prix des terrains expropriés, il est à reconnaître que la situation est confuse, mais il n'est pas possible d'attendre la solution idéale, en l'occurrence la nouvelle loi d'urbanisme qui fixera le prix d'expropriation à la valeur des terrains en 1958. Mettre les municipalités en position d'expectative signifierait bloquer le programme de logements sociaux et notamment le plan décennal de construction d'habitation pour les travailleurs.

Il n'est pas non plus possible de lier l'application des programmes de logements subventionnés aux plans des zones à urbaniser, car ce serait pénaliser les communes les plus défavorisées qui ne peuvent préparer les plans, comme c'est le cas pour des municipalités de Calabre qui n'ont même pas des routes d'accès.

Pour résoudre les problèmes de financement des travaux à la charge des municipalités, le Ministre promet d'exercer toute son influence afin que la Caisse des Dépôts et les institutions d'assurance dépendant de l'état soient autorisées à accorder aux municipalités les crédits nécessaires, même au delà des limites prévues par la législation en vigueur.

Mais ce sont les communes elles-mêmes qui doivent s'engager à fond pour l'application de la loi sur les zones à urbaniser en considérant les investissements qu'elle implique comme prioritaires.

Et il y a également le problème de l'organisation des bureaux d'études, et des capacités des techniciens. Ici encore, la loi doit offrir la possibilité de roder les services techniques afin de les préparer aux grandes tâches qui les attendent pour l'application de la loi d'urbanisme.

« La conférence a été utile et importante par les sujets d'étude qu'elle a fourni et les propositions à méditer susceptibles de nous sortir de la situation qui s'est créée ». Et, quoique il ne soit pas exact qu'aucun plan n'ait été préparé dans le Midi, il faut néamoins veiller à ce que le mécanisme des lois ne porte encore une fois à une nouvelle avance du Nord et à une stagnation du Sud. « Notre premier devoir est donc de regarder les municipalités qui ont le plus de difficultés ».

framework of the current law: the consortium of Turin has been invited to establish a plan for housing areas.

We come at last to the technical problems. It is preferable to concentrate effort and therefore reduce the number of zones, even though it must be the city development plan which has to determine the final direction of choice.

Insofar as social services buildings are concerned, it is naturally necessary to see to it that the residents of the various quarters will not lack anything.

From the financing point of view, expenses may be spread over a period of time, through the purchase of only those sites which are necessary for the service roads, and through the purchase of land for apartement buildings and the less urgent public services buildings only when they are needed.

As for evaluating the price to be paid for expropriated sites, it must be recognized that the situation is filled with confusion, but it is not possible to wait for an ideal solution: that is to say, the new town and county planning law which will establish the expropriation price according to the value of land in 1958. To put these municipalities into a waiting position would be the equivalent of blocking the programme of low-cost housing and notably the 10-year plan for the construction of workers' housing.

Nor is it possible to link the application of the programmes for subsidized housing to the plans of housing areas, because this would mean the penalization of the least favoured communes which cannot prepare plans, as in the case of the municipalities of Calabria which do not even have acceding highways. In order to resolve the problems of financing the works charged to the municipalities, the Minister promises that he will use all of his influence in order that the Savings Bank and the insurance organizations under state control may be authorized to accord the necessary funds to the local authorities, even beyond the limits already fixed by the legislation now in force.

But it will have to be the local authorities themselves who make a serious engagement to apply the housing areas law by considering the investments it implies as having first priority.

Another problem is the organization of study offices and the qualifications of the technicians. Here again, the law must offer the possibility of breaking in technical services in order to prepare them for the great work which awaits them in the application of the housing law.

« The conference was useful ad important due to the study subjects it furnished, as well as for the proposals to be dwelt upon which are likely to get us out of the situation which has come to exist. » And even though it isn't exactly true that no plan has been prepared in the south, it is nevertheless necessary to be on the alert to make sure that the mechanism of the laws will not once again bring about the advance of the north to the further detriment of the south. « Our first duty is, therefore, to study those municipalities which are in the greatest distress. »

Rome: vers les dernières phases du plan

Encore Rome (page 11)

Luigi Piccinato, dans cet article, commente la situation romaine en s'exprimant: « l'adoption d'un plan d'urbanisme qui « dirige » vraiment Rome est une victoire, un avertissement, un espoir.

Il s'agit d'une victoire de la pensée urbanistique, en tant que refus de l'expansion « à tache d'huile » et par l'acceptation d'un programme pour parvenir à un organisme urbain tout-à-fait moderne.

Avertissement aux responsables qui ne veulent pas affronter le problème de la planification et aux spéculateurs fonciers qui finissent par léser leurs propres intérêts.

Mais cette victoire est aussi un espoir, l'espoir que la municipalités et les institutions publiques aient conscience du poids de leur nouvelle responsabilités de concevoir et mener une politique destinée à appliquer le plan.

Une telle action suppose un engagement, le respect du calendrier de mise en oeuvre du plan, qui est en fait le plan lui-même.

L'approbation rapide des plans des zones à urbaniser par priorité est un premier grand pas administratif réconfortant, de même que les refus opposés aux propositions contraires au plan directeur.

Rome: Toward the last phases of the plan

Rome Again (page 11)

Luigi Piccinato in this article remarks the Roman situation so: « The adoption of a development plan which genuinely " directs " Rome is a victory, a warning and a hope.

It is a victory for the planners, insofar as there has been a rejection of « spilled oil » expansion i favor of a programme designed to achieve a 100% modern urban organization. It is a warning to those officials who don't want to face up to the problem of planning and to real estate speculators who wind up endangering their own interests.

And this victory is also a hope, the hope that municipalities and public institutions will become conscious of the weight of their new responsabilities in the conception and conclusion of a policy for the application of the plan.

This supposes a sense of engagement and a respect for the timetable in getting the plan into operation, which is synonymous with the plan itself. A heartening first step has been the rapid approval of the plans for priority housing areas, as well as the ruling out of propositions opposed to the central plan.

But whereas the Motorway to the Sun is under construction, the silence surrounding the principal proposition of the plan, the great

Mais alors que l'Autoroute du Soleil est en voie d'achèvement, le silence qui entoure la principale proposition du plan, le grand axe qui doit relier les deux tronçons de l'autoroute, ne peut pas ne pas soulever des doutes.

Il faudrait vraiment que le programme du plan devienne le programme de l'action pour que le plan de Rome soit davantage qu'une victoire, un avertissement, un espoir: un exemple.

Nous reprenons la très longue histoire des plans de Rome où l'avait laissée l'article du no. 30 (mars 1960): « Le grand refus continue ». Les articles de la série sur les plans sont ceux du no. 28-29.

L'histoire de ce qui se passait à Rome a été tracée dans les nos. 28-29, 30, 31, 32 et 34.

Le long chemin du plan de Rome (page 13)

Mario Coppa, illustre dans cet article, les vicissitudes du plan de Rome.

Un ordre du jour approuvé par le Conseil Municipal le 26 juin 1958 — il commence — repoussait le plan préparé par la Commission Technique et disposait la préparation d'un nouveau plan par les services municipaux, en même que d'un plan pour un vaste Groupement d'Urbanisme. L'ordre du jour devait permettre d'écrire les derniers chapîtres — encore sans conclusions — du roman de l'urbanisme romain, et c'est toute l'histoire de la décennie qui vient de se terminer par l'approbation de la nouvelle version du plan directeur que l'auteur va passer en revue.

Le schéma de plan du groupement d'urbanisme

Un décret du 15 novembre 1958 donnait une liste de quarante communes à inclure dans le groupement d'urbanisme. Le plan du groupement est confiée à un comité. L'idée générale que les travaux de ce comité permettent de dégager est que, comme devait le préciser l'architecte Moretti, « le plan directeur de la Ville de Rome doit être allégé » — autrement dit que la dimension des nouveaux quartiers résidentiels soit réduite afin d'arrêter le processus d'urbanisation. Le plan du G.U. doit donc être interprété comme une tentative d'influencer une nouvelle édition du plan de la Ville qui aurait pu être rendue nécessaire par un vote du Conseil Supérieur des Travaux Publics.

Le bureaux d'études du plan de la ville et le comité se mirent à produire une synthèse des travaux de recherche — revus — avec la collaboration d'experts extérieurs, surtout pour les questions économiques et la circulation. Les conclusions tirées ont été publiées en sept volumes qui traitent:

a) la géologie et l'hydrographie, en vue du choix des terrains à utiliser pour les résidences,

b) la démographie, analysée pour chaque commune, mais sans étudier la structure et les mouvements sociaux de la population et sans projection des tendances,

c) l'agriculture, avec évaluation des revenus par hectare dans les différentes zones de culture, des investissements nécessaires pour augmenter le taux d'occupation de la main d'oeuvre, du degré d'autonomie économique. Mais il manque une vision globale de coordination, nécessaire dans un secteur influencé par l'augmentation de la production et du revenu, par les infrastructures, et par les secteurs secondaire et tertiaire,

d) l'industrie, mais sans envisager la possibilité, l'importance et la localisation des ensembles que les facilités accordées par la Caisse du Midi ont fait naître entre 1958 et 1963. Ce qui est une lacune manifeste de méthodologie et de mise à jour culturelle,

e) les mouvements pendulaires entre Rome et la région, qui montrent les rapports d'échanges et prouvent également l'étroitesse des limités du groupement d'urbanisme,

f) les équipements, sans analyse critique, à l'exception des hôpitaux, dont l'étude montre les graves insuffisances,

g) le patrimoine historique et archéologique, la protection des sites et des monuments, ainsi que l'analyse de l'état des plans d'urbanisme des 40 communes, et l'étude du plan de protection des paysages naturels des collines.

Faute d'avoir suivi un dessein d'ensemble, qui aurait pu donner des indications précises, une partie des études a été limitée à une froide exposition de données, sans analyse critique, et la détermination des zones à planifier n'a pu être que très approximative.

axis which is destined to link the two sections of the motorway, cannot help but cause a certain apprehension.

It is absolutely essential that the programme of the plan become a programme of action in order that the Rome plan be even more than a victory, a warning and a hope; it must become an example.

We are picking up the thread of the long history of plans of Rome where we dropped it in our article Number 30 (March 1960): « The Great Rejection Continues. » The articles of the series on these plans are those of number 28-29.

The history of what happened in Rome has been followed in numbers 28-29, 30, 31, 32 and 34.

The long road covered by the Rome plan (page 13)

The vicissitudes are explained by Mario Coppa. He begins: « A despatch approved by the Municipal Council on June 26, 1958, rejected the plan prepared by the Technical Commission and ordered the preparation of a new plan by municipal services, as well as a plan for a vast region. The despatch was to permit the writing of the last chapters—not yet concluded—of the novel of Roman city planning, and it is the whole history of the last ten years, recently concluded by the approval of the new version of the master plan, which I will now pass in review: »

The diagram of the plan of the city planning group

A decree on November 15, 1958, gave a list of forty communes to be included in the city planning group. The group's plan was confided to a committee. The general idea to be drawn from the work of this committee is that, as the architect Moretti put it, « the master plan for the city of Rome ought to be streamlined »—or to put it another way, the dimensions of the new residential quarters should be reduced in order to halt the process of urbanization. The plan of the City Planning Group must therefore be interpreted as an attempt to influence a new version of the plan of the city which might have been made necessary by a vote of the Superior Council of Public Works. The study office for the city plan and the committee set about to produce a synthesis of the works of exploration—restudied with the collaboration of outside experts, above all where economic and traffic questions were concerned. Their conclusions were published in seven volumes which take up:

a) Geology and hydrography, concerning the choice of residential building sites.

b) Demography, analyzed for each commune, but without studying the structure and the social movements of the population and without the projection of trends.

c) Agriculture, with evaluation of revenue by hectare, in the different farming areas, the investments necessary for the augmentation of the rate of employment of manpower, and the degree of economic autonomy. But a global view of coordination is lacking, and such a view is necessary for a sector influenced by the increase of production and revenue, by infrastructures and by secondary and tertiary structures.

d) Industry, but without envisaging the possibility, the importance and the localization of the units which the facilities accorded by the Bank of the South created between 1958 and 1963. This last is a plain lacune in methodology and cultural uptodateness.

e) Commuting patterns between Rome and the region, which show the relations of exchange and prove at the same time the narrowness of the limits of the area studied.

f) Public services, without critical analysis, except in the case of hospitals, which are seriously insufficient according to the study.

g) Historical and archeological haritage, the protection of sites and monuments, such as the analysis of the state of the city plans for 40 communes, and the study of the plan for the protection of the natural hill landscapes.

Lacking an over-all design, which would have been able to yield precise indications, a part of the study has been limited to the cold laying out of data, without critical analysis; thus the areas to be planned have been chosen by chanca.

Le plan lui-même essaie tout d'abord de contrôler l'afflux de population à Rome en créant des zones industrielles à la limite des régions d'émigration — mais sans évaluer les aspects économiques des chaoix, sans préciser la nature des activités à implanter, en négligeant l'étude de l'approvvisionnement en matières premières et en énergie, la possibilité de classement en pôles industriels, san étudier leur rôle multiplicateur vers le secteur tertiaire.

D'une manière générale, les liaisons avec les secteurs sous-développés de la région sont ignorées au seul profit de la dilatation des limites de la région économique romaine en direction du midi.

Pour la population il est prévu que la ville de Rome subira dans les quinze années à venir une augmentation de 900.000 habitants et que les autres communes du groupement doubleront.

On suppose que l'agglomération délimitée par le plan directeur des services municipaux recevra 600.000 habitants de plus, et que les autres iront « dans le reste du territoire, y compris la commune de Rome au dehors de l'agglomération prévue ». Ce n'est plus une alternative, c'est une inversion du plan municipal.

En définitive, il est juste et légitime de dire que le schéma donne des interprétations et des perspectives erronées.

Le bureau spécial du plan directeur

En 1953, le Conseil Municipal décidait la constitution d'un « bureau bien équipé, destiné à coordonner les travaux, où devront arriver les propositions, les initiatives, les idées, les expériences à utiliser — un bureau spécial centralisant l'activité des différents organismes et les travaux des conseillers et qui assure l'étude et la rédaction du nouveau plan directeur ».

Son organisation et la dépendance administrative ont dès le début alourdi le fonctionnement du bureau. Son atrophie peut être définie par:

1) Le manque d'une vision globale, critique et synthétique des problèmes.

2) La confusion des études et de la rédaction au sein d'une même structure, d'où l'introduction dans le plan de dispositions nouvelles à la demande de petits groupes ou de simples individus.

3) Le bureau n'a jamais eu un rôle propulseur dans la recherche, à cause des difficultés de coordination avec les autres administrations et aussi parce qu'il pouvait être gênant de révéler certains aspects de la vie économique et sociale.

4) Si le bureau a effectivement assuré la rédaction du plan, il n'en pas été de même de l'étude, qui devait être sa grande tâche.

Et il ne serait pas inopportun de demander combien le bureau a coûté — c'est une affaire de dizaines de milliards.

5) Le personnels s'est « formé » plutôt mal que bien pendant les dix années d'activité du bureau, et en dehors de deux ou trois ingénieurs et architectes, tout le personnel était un corps composite et non préparé.

Il faut donc penser à la modernisation des méthodes d'étude, en faisant appel à des experts compétents, à des groupes et sociétés spécialisés, en assurant une liaison efficace entre les administration et les différentes initiatives.

La proposition de créer un « Institut pour le développement de la ville de Rome », accueillie dans le rapport du plan du 9 juin 1962, est quelque peu édulcorée dans le rapport qui accompagne le plan du 18 décembre 1962.

Les deux versions du plan directeur: 9 juin - 18 décembre 1962

Le vote du Conseil Supérieur des Travaux Publics du 23 novembre 1961 avait, par les remarques qui l'expliquaient, pour résultat de mettre en cause l'oeuvre de la municipalité et de son instrument d'exécution, le Bureau Spécial du plan. Si « l'instrument » a pu s'en tirer, en revanche le plan de 1959 n'a pas survécu à la condamnation prononcée par le Ministère. Le vote a jeté les bases du comité des cinq urbanistes-conseil chargés de superviser la rédaction d'un nouveau plan à concevoir en fonction des observations du C.S.T.P.

Les cinq experts nommés le 28 mars 1962 ont en 72 jours élaboré un nouveau plan d'après les critères suivants:

1) correction du plan de 1959 d'après les suggestions faites par le C.S.T.P.,

2) ménager les possibilités d'intégration du plan dans le plan directeur du groupement d'urbanisme,

3) élaboration d'un plan « de protection », à cause du court délai disponible,

4) garantir une rédaction efficace du règlement d'application pour corriger les affectations indiscriminées du plan municipal.

En fait, le plan présenté le 9 juin 1962 était bien plus qu'un plan « de protection », c'était déjà un plan directeur, et il doit être considéré comme tel.

The plan itself tries at first to control the afflux of population to Rome by the creation of industrial zones at the limits of the emigration regions, but without evaluating the economic aspects of their choice, without specifying the nature of the activities to be implanted, neglecting the study of supply of raw materials and energy, the possibility of classification in industrial poles and without studying their role as creators of administrative activities.

In a general way, links with under-developed sectors of the region are overlooked to the profit of the expansion of the limits of the Roman economic region toward the south.

As far as population is concerned, it is forecast that during the next fifteen years the population of the city of Rome will increase by 900,000 persons, and that the population of other communes of the Group will double. It is believed that the agglomeration set out by the central plan of the municipal services will receive an additional 600,000 inhabitants, and that the others will flow into « the remainder of the territory, which may be understood as including Rome, too, outside of the limits of the agglomeration already predicted. » This is not an alternative plan; it is the inversion of the municipal plan. Finally, it is just and legitimate to say that the diagram gives erroneous interpretations and perspectives.

The special town planning office

In 1953, the Municipal Council provided for the establishment of « a well-equipped office, designed to coordinate works, where proposals, ideas and summaries of experience could be collected—a special office to centralize the activities of different bodies and the work of the consultants and which would undertake the study and the drawning up of a new town development plan ». Its organization and its administrative dependency from the very beginning complicated the functionning of the office. Its atrophy may be defined by:

1) A lack of global vision and the lack of a critical and synthetic view of the problems involved.

2) The confusion caused by combining studies and the drawing up of plans in the heart of the same organization, with the result that small groups and even individuals introduced new provisions into the plan.

3) The fact that the office never fulfilled the role of research instigator because of the difficulties of coordination with other government services and also because it might have been embarassing to reveal some aspects of economic and social life.

4) The failure—although the office has effectively drawn up the plan—to make an effective study, which was supposed to be its great task. (And it is not inopportune to ask how much the office has cost—which happens to be in the tens of thousands of millions).

5) The poor formation of personnel during the ten years of the office's existence: except for two or three engineers and architects, the personnel was a composite rather than a prepared body.

It is therefore necessary to consider the modernization of study methods, by making appeal to competent and to specialized groups and companies, to assure an effective liaison betwen the government services and the different development proposals.

The proposal to create an « Institute for the development of the City of Rome », welcomed in the report on the plan of June 9, 1962, is rather soft-pedalled in the report which accompanies the plan of December 18, 1962.

The two versions of the development plan 9 and December 18, 1962

The vote of the Superior Council of Public Works on November 23, 1961, had, because of the remarks which explained it, the result of opening to question the work of the municipality and of its instrument of execution, the Special Town Planning Office. If the « instrument » has managed to save face, the 1959 plan, on the other hand, did not survive the condemnation of the Ministry.

The vote cast the foundation for a committee of five town planning consultants instructed to supervise the writing up of a new plan to be conceived according to the observations of the Superior Council of Public Works.

The five experts named on March 28, 1962, have in 72 days elaborated a new plan according to the following criteria:

1) Correction of the 1959 plan in light of the suggestions made by the SCPW.

2) Preparation for the possibility of integrating the plan into the plan of the region.

3) Elaboration of an interim plan, because of the short time available.

Ses principales caractéristiques sont l'allègement des quartiers historiques par la création de quatre nouveaux centres destinés aux activités tertiaires de « direction », reliés entre eux et avec le secteur des ministères au sud de Rome (EUR) par un grand axe autoroutier, une capacité des zones résidentielles évaluée à 4.000.000 d'habitants, avec comme grand secteur d'expansion l'est de la ville où doivent être concentrés 65% des nouveaux programmes de construction.

Toutefois, la nouvelle édition du plan approuvée le 18 décembre 1962 par le Conseil Municipal comporte d'assez sensibles différences par rapport au plan de juin. La plus importante nouveauté est l'introduction d'une zone industrielle de 2.500 hectares au sud de Rome, qui ne se justifie que par l'extension de la région pour laquelle la Caisse du Midi subventionne les projets industriels.

La prévision de lotissements pour des maisons individuelles (parcelles de 5.000 m.²) tout autour de la ville (y compris aux environs immédiats du nouvel abattoir!) est également inquiétante par l'acceptation de l'expansion dans toutes les directions qu'elle implique. Il en est de même de l'accroissement de l'expansion vers le sud, qui renforce les zones résidentielles autour de l'EUR et est aggravé par la grande zone industrielle.

Les concessions faites aux intérêts particuliers ont diminué la clarté du plan de juin.

Ainsi les espaces non bâtis des quartiers centraux ont été rendus intégralement aux particuliers, dans les zones d'expansion à remembrer avant urbanisation les quote-part des propriétaires sera « proportionnelle à la valeur objective de leur parcelle », ce qui est contraire à la loi sur les zones à urbaniser par priorité.

Les dispositions prévues pour les quartiers historiques sont également douteuses, alors que l'assainissement de ces quartiers devrait être inséré dans un programme à longue échéance et être realisé sans hâte ni crainte « de l'immobilisme ».

En fait, comme les cinq experts n'ont plus participé aux travaux de la commission municipale entre juin et décembre, il est difficile de déterminer quelles parts respectives ont eu la politique et la technique dans les changements introduits . . .

Il appartient maintenant au Conseil Supérieur des Travaux Publics de réaffirmer les critères de base et la valeur générale et de détail des dispositions.

La Municipalité a de son côté le devoir de confirmer les perspectives ouvertes par le plan, en créant l'Institut pour la planification du territoire, l'étude des programmes à long terme (quartiers historiques, plan du groupement d'urbanisme) et à court terme (plans de détail, plans de remembrement urbain, etc.), dans la continuité d'une nouvelle tradition à créer.

C'est un engagement qui sous-entend au clair des faits intervenus entre juin et décembre, et qui suppose également une comparaison permanente avec les expériences étrangères, un « dialogue urbanistique » non limité à la ville.

Insérés entre les pages 14 *et* 15: *Carte d'utilisation du sol du Groupement d'Urbanisme et Plan du G.U.*

Inséré entre les pages 16 *et* 17: *Plan directeur du* 9 *juin* 1962.

Inséré entre les pages 18 *et* 19: *Plan directeur du* 18 *décembre* 1962.

Documents annexes (page 21)

Décret de constitution du groupement d'urbanisme (page 23).

Constitution du Comité d'Etudes du plan du G.U. (page 24).

Rapport du comité des urbanistes-conseil pour le plan du 9 juin 1962 (page 25).

Dispositions techniques pour l'application du plan directeur adopté par le Conseil Municipal le 18 décembre 1962 (page 32).

4) Guarantee of an effective writing up of the rules concerning applicability in order to correct the indiscriminate growth foreseen by the municipal plan.

In fact, the plan presented on June 9, 1962, was much more than an « interim » plan, it was already a true development plan and it must be considered as such.

Its principal characteristics are the relief of historical quarters by the creation of four new office centres, linked one with the other and with the sector of ministries (EUR) to the south of Rome by a great motorway axis, and having a residential zone capacity of an estimated 4,000,000 inhabitants, with the eastern part of the city as a great sector of future expansion where 65% of the new construction programmes are to be concentrated.

Nevertheless, the new edition of the plan approved on December 18, 1962, by the Municipal Council differs rather noticeably from the June plan. The most important novelty is the introduction of an industrial estate of 2,500 hectares south or Rome, which can only be justified by the extension of the region for which the Bank of the South subsidizes industrial projects.

The provision for parceling out land for private homes (lots of 5,000 square meters) all around the city (including the immediate neighborhood of the new slaughterhouse!) is equally troubling when it is considered that it implies an expansion in all directions. It is the same for the growth of expansion toward the south, which reinforces the residential zones around the EUR and is aggravated by the great industrial zone. The concessions made to private interests have dimmed the clarity of the June plan.

Thus the empty spaces in the central quarters have been given over integrally to private individuals; in the zones of expansion to be reallocated before development, the quota of the proprietors will be « in proportion to the objective value of their lot », which is contrary to the new housing law.

The arrangements foreseen for historical quarters are equally dubious, whereas the renewal of these quarters ought to be placed in a long-term program and realized without haste and without fear of « ultra-conservatism ».

In fact, since the five consultants did not participate in the work of the municipal commission between June and December, it is difficult to determine what part, respectively, politics and technique have had in the changes introduced . . . It is now up to the Superior Council of Public Works to restate the basic criteria and the general and specific value of the provisions.

The Municipality has for itself the duty of confirming the perspectives opened by the plan, by the creation of the Institute for the planning of the territory, the study of long term programs (historical quarters, the regional plan) and short term programs (detailed plans, plans for reallocation of property, etc.), in the continuity of a new tradition to be created.

It is an engagement which implies the exposure of facts which have intervened between June and December, and which supposes as well a permanent comparison with foreign experiences, an « urbanistic dialogue » not limited to the city.

Inserted between pages 14 *and* 15: *Map of land use in the area covered by the Regional Plan, and Map of the Regional Plan.*

Inserted between pages 16 *and* 17: *Development plan of June* 9, 1962.

Inserted between pages 18 *and* 19: *Development plan of December* 18, 1962.

Annexed documents (page 21)

Decree of constitution of the urbanism group (page 23).

Constitution of the Study Committee of the Urbanism Group Plan (page 24).

Report of the Committee of Consultants for the plan of June 9, 1962 (page 25).

Technical arrangements for the application of the development plan adopted by the Municipal Council on December 18, 1962 (page 32).

Trois années de chronique romaine (page 41)

Italo Insolera e Mario Manieri-Elia font le rapport chronique des événements survenus après le 24 juin 1959, lorsque le Conseil Municipal de Rome approuvait le plan préparé par le Bureau Spécial pour le nouveau plan directeur, par le Maire et ses adjoints.

Three years of Roman chronicles (page 41)

Italo Insolera, Mario Manieri-Elia make a relation on the events happened after the June 24, 1959, when Municipal Council of Rome approved the plan prepared by the Special Bureau for a new city development plan, by the Mayor and the deputy mayors.

Pendant que le plan était en attente devant le Conseil Supérieur des Travaux Publics, de nombreux ouvrages étaient achevés ou mis en chantier.

Le nouvel aéroport - Mis en service en janvier 1961, il donne aux voyageurs qui l'utilisent l'impression d'être beaucoup moins bien aménagé et desservi que l'ancien. Le parcours routier entre la ville et l'aéroport est constitué par l'autoroute de Rome à la mer, déjà surchargée. La bretelle de raccordement est en outre très mal conçue. La nouvelle autoroute directe pourra résoudre partiellement le problème de la liaison, mais il est surprenant que l'on n'ait pas pensé à la voie ferrée qui passe à quelques centaines de mètres de l'aéroport et serait la meilleur liaison avec le centre de Rome.

Les nouveaux grands ensembles d'habitation - Les programmes des différents offices publics d'habitations à bon marché et les réalisations du secteur privé font que la proportion de logements à construire, d'après le plan, au sud de Rome (15%), est déjà dépassée!

Document no. 1 - Rapport présenté par le président de la section romaine de « Italia Nostra », l'architecte Leonardo Benevolo, le 28 octobre 1961. Le rapport contient une critique sévère du plan, notamment de son schéma d'axes radioconcentriques, de l'expansion dans toutes les directions et en raison des dangers qui menacent les quartiers historiques.

Document no. 2 - Texte publié par le conseil de la section romaine de l'Institute National d'Urbanisme, le 9 novembre 1961.

Le texte attire l'attention sur la nécessité de modifier le plan et de préparer les plans de détail des zones soumises à une protection trop vague avant que les mesures de sauvegarde ne viennent à expiration.

L'autoroute Christophe Colombo - Toujours en novembre 1961, la municipalité décide d'élargir une nouvelle fois l'autoroute Christophe Colombo, qui comprendra ainsi dix voies pour une largeur totale atteignant à certains endroits 100 mètres.

Mais alors qu'il serait bien plus nécessaire d'amorcer le grand axe entre les deux tronçons de l'Autoroute du Soleil afin de jeter les bases d'un nouveau grand centre tertiaire à l'est de la ville pour alléger les quartiers historiques, les sommes disponibles sont affectées à des travaux secondaires ou contraires à l'esprit du plan.

Le probleme des trams et des trains de banlieue - Une nouvelle augmentation des transports en commun extra-muros provoque des manifestations de colère des usagers, qui attirent l'attention sur le chaos urbanistique qui aggrave la mauvaise gestion de la compagnie.

Document no. 3 - Le Conseil Supérieur des Travaux Publics « approuve » le plan de la municipalité le 23 novembre 1961. Mais le commentaire du vote contient tellement de réserves et requiert une telle quantité de modifications et d'interprétations nouvelles que l'approbation équivaut en fait à un rejet.

Document no. 4 - Texte publié par la section romaine de l'INU le 31 janvier 1962. Contient le commentaire et les observations des urbanistes au mémoire du Conseil Supérieur, et en conclusion des remarques sur la manière d'entreprendre le travail de réélaboration du plan directeur.

Document no. 5 - C'est le texte publié par « Italia Nostra » le 10 février 1962 sur le vote du Conseil Supérieur.

Il y est plus particulièrement question des quartiers historiques, de l'amènagement routier, de la protection des sites et des paysages, des espaces verts, surtout des parcs des anciennes résidences princières.

En définitive, les associations culturelles et les urbanistes sont d'accord pour considérer comme un fait positif le vote du Conseil Supérieur, tout en ayant néanmoins des doutes quant aux conséquences, le langage du texte ministériel autorisant, par sa constante prudence et sa fréquente ambiguité, aussi bien une révision modeste du plan directeur que sa réélaboration totale.

Entretemps, le maire a démissionné, et a été remplacé par un Commissaire gouvernemental, et au Ministère des Travaux Publics, le nouveau titulaire, M. Sullo, a renforcé les pouvoirs de la commission qui doit préparer la nouvelle loi d'urbanisme.

Deux thèses se font jour: l'une voudrait que l'on mette à profit la dépendance directe du commissaire du gouvernement et le temps qui reste avant l'échéance des mesures de sauvegard du plan municipal pour faire très rapidement un nouveau plan tenant compte des observations faites par les associations culturelles, les urbanistes et le Conseil Supérieur des Travaux Publics. L'autre thèse voudrait la prolongation des mesures de sauvegarde pour avoir davantage de temps à disposition pour la mise au point du nouveau plan.

C'est cette deuxième thèse qu'avance la « Société d'Architecture et d'Urbanisme » dans une conférence de presse tenue le 22 février (*Document no. 6*), tandis que la première est défendue par l'Institut National d'Urbanisme, et étayée par la démonstration de l'efficacité toute relative des mesures dites de sauvegarde (*Document no. 7*).

Document no. 8 - Le 7 mars, l'INU de Rome approuve un rapport où il est expressément fait mention de l'offre de conseils que la section

While the plan was pending before the Superior Council of Public, Works, numerous projects were finished and the building of others was begun.

The new airport - Opened to service in January, 1961, it gives the travelers who use it the impression of being much less well conceived and served than the old one. The route between the city and the airport is covered by the motorway from Rome to the sea, already over-charged. The junction road, moreover, is very badly planned. The new direct motorway will partially resolve the problem of liaison, but it is surprising that no one has thought of using the railway which passes a few hundred meters from the airport and would be the best liaison with the centre of Rome.

The big new housing units - The programmes of the different public offices for low-cost housing and the realizations of the private sector are such that the proportion (15%) of lodgings to be constructed to the south of Rome, according to the city plan, is already obsolete!

Document No. 1 - Report presented by the president of the Roman section of « Italia Nostra », the architect Leonardo Benevolo, on October 28, 1961. The report contains a severe criticism of the plan, notably of its system of radioconcentric axes of its expansion in all directions and its menace to historic quarters.

Document No. 2 - A text published by the council of the Roman section of the Town Planning Institute on November 9, 1961. The text calls attention to the need for modification of the plan and preparation of detailed plans for the zones which are currently insufficiently protected, before existing protective measures expire.

The Christopher Colombus Motorway - In November, 1961, the municipality also decided to re-widen the Christopher Colombus Motorway, to give it a total of ten lanes and a width, at certain points, of 100 meters. But whereas it is much more urgent to begin construction of the great axis between the two sections of the Motorway to the Sun in order the prepare for a great new office centre east of the city to relieve old quarters, the sums available have been allotted to works which are of secondary importance or contrary to the spirit of the plan.

The problem of tramways and suburban trains - A new increase of commuter transportation has provoked demonstrations of anger on the part of the users, and called attention to the planning chaos which in turn aggravates the inefficient management of the company.

Document No. 3 - The Superior Council of Public Works « approves » of the municipality plan of November 23, 1961. But the commentary on the vote contains so many reservations and requires so many modifications and interpretations that its approval is, in fact, almost a defeat.

Document No. 4 - A text published by the Roman section of the INU on January 31, 1962. It contains the comments and observations of the town planners on the report and concludes with remarks concerning the way in which to begin the work of reelaborating the city development plan.

Document No. 5 - The text published by « Italia Nostra » on February 10, 1962, upon the vote of the Superior Council.

It treats, in particular, the old quarters, road construction, the protection of landscapes, green spaces and, above all, the grounds of old aristocratic homes.

Finally, the cultural associations and the town planners agreed to consider as a positive fact the vote of the Superior Council, with, however, some doubts concerning the consequences; for the language of the ministerial text might just as easily bring about by its unfailing caution and its frequent ambiguity a modest revision of the regional plan as an entire reelaboration of it.

Meanwhile, the Mayor has resigned and been replaced by a government Commissioner; and, in the Ministry of Public Works, the new Minister, Mr. Sullo, has reinforced the power of the commission which is to prepare the new town planning law. Two theses have come to the fore: The first would take advantage of the direct dependence of the Commissioner upon the government, and of the time remaining before the expiration of the protective measures of the municipal plan, in order to prepare a new plan with the greatest rapidity, taking into consideration the observations made by the cultural associations, the town planners and the Superior Council of Public Works. The other thesis advocates the prolongation of the protective measures in order to have a longer time to prepare the new plan.

The second thesis received the support of the « Society of Architecture and Town Planning » in a press conference held on February 22 (*Document No. 6*), whereas the first was upheld by the Town Planning Institute and supported by the demonstration of the all-too-relative efficacy of the measures known as « protective » (*Document No. 7*).

Document No. 8 - On March 7, the Rome section of the TPI (INU) approved a report which expressly mentions the willingness of the

romaine de l'Institut pourrait donner au Bureau du Plan, du moins jusqu'à l'élection du nouveau Conseil Municipal et d'un maire.

Documents no. 9 et no. 10 - Textes des deux ordres présentés sur la prolongation des mesures de sauvegarde pour le temps de préparation du nouveau plan.

Documents no. 11, 12, 13 - Ordres du jour sur l'acceptation de l'offre de collaboration sous forme de conseil faite à la section romaine de l'Institut National d'Urbanisme par la municipalité. Le troisième ordre du jour est approuvé, mais quelques heures plus tard les journaux publient un communiqué du Ministère des Travaux Publics (*Document no. 14*) dans lequel est annoncée la nomination d'une commission de cinq urbanistes-conseil chargés de guider la préparation du nouveau plan.

Urbanisation des terrains de l'ancienne gare - Situés à proximité de quartiers très denses, ces terrains auraient pu servir à la création d'espaces verts ou d'équipements collectifs, d'autant plus qu'il sont de propriété publique. Ils sont au contraire vendus et utilisés pour la construction de logements avec une densité qui atteinte mille habitants à l'hectare!

La construction d'immeubles de bureaux dans le boulevard Mazzini

Ce boulevard, une voie large et très calme d'un vieux quartier résidentiel, a été bouleversé par la construction d'immeubles de bureau pour La Cour des Comptes, la Télévision, et un Palais de Justice. Les arbres du boulevard sont abattus et la voie devient un vaste parc de stationnement...

Document no. 15 - « Italia Nostra » se félicite, dans un communiqué du 19 avril, que le plan soit refait et exprime sa confiance dans les capacités des urbanistes-conseil, mais demande que le plan soit réellement approuvé avant l'échéance du 24 juin.

Document no. 16 - « Italia Nostra » estime, dans un nouveau communiqué du 22 mai, qu'il n'est pas suffisant de faire un nouveau plan et qu'il faut également changer l'organisation administrative municipale et créer notamment Institut d'urbanisme et de recherches économiques pour les travaux d'étude.

Le nouveau plan est achevé le 9 juin 1962; on n'attend plus que la signature du Commissaire. A la toute dernière minute, alors que le communiqué annonçant l'approbation a déjà été redigé, le Commissaire change d'avis et refuse de signer, 1 en affirmant qu'aucun plan de financement des expropriation et des travaux que le plan prévoit n'a été prévu. Les détails des manoeuvres du Commissaire sont décrits dans une émission de la radio préparée par l'architecte Benevolo (*Document no. 17*). Et pendant que les Romains se rendent aux urnes, un communiqué du Commissaire paraît dans les journaux pour annoncer et justifier le refus d'approbation du plan. (*Document 18*).

La spéculation semble avoir gagné la bataille. Aussi « Italia Nostra » rappelle immédiatement au Ministre des Travaux Publics ses responsabilités et lui demande d'intervenir sans délai. (*Document no. 19*). La presse (*Document no. 20*) et les associations culturelles sont unanimes pour demander une intervention gouvernementale. Le 19 juin, le Président de la République signe le décret de pubblication du plan, qui oblige également les services municipaux à refuser les permis de construire contraires au projet de plan. (*Document no. 21*). Après approbation par le Parlement, le décret a force de loi. Le Conseil Municipal pourra ainsi se prononcer sur le projet, qui aura une approbation démocratique, et entretemps on aura la possibilité d'améliorer le projet. Mais ce ne sera que dans une faible mesure.

Pendant que le Bureau Spécial et les cinq urbanistes-conseil travaillent au nouveau plan, un autre service municipal présente un projet de transformation du boulevard d'Italie, le long des murs de Marc-Aurèle. Il s'agit de créer une série de passage souterrains pour éliminer tous les carrefours.

« Italia Nostra » présente un contre-projet étudié par A. M. Toscano, ingégnieur, qui éviterait à la fois les coûteux ouvrages souterrains, l'interruption de la circulation et le massacre des arbres grâce à un système fort original d'ilôts de circulation. Le Conseil Municipal approuve toutefois avec une hâte excessive le projet des services de la ville, et dès le printemps 1963 les arbres sont abattus.

Néanmoins, le climat change. Les problèmes d'urbanisme ne font plus l'objet de pourparlers de coulisse, une franche discussion a lieu au Conseil. Les élections n'ont pas permis de dégager une solide majorité au Conseil, mais les partis de la coalition de centre-gauche insistent pour une approbation rapide du plan, transformé entre juin et décembre par les techniciens du bureau spécial, dégagés de la tutelle des cinq experts. Mario Coppa a analysé dans l'article précédent les changements apportés.

La zone industrielle pontine - Le territoire d'application des primes données aux industries nouvelles par la Caisse du Midi est étendu vers le nord, et il comprend maintenant une partie de la commune de Rome. Ainsi on favorise, dans une ville qui est déjà un très gros foyer d'immigration, la création d'activités industrielles...

Document no. 22 - Ce communiqué du service de presse de la ville semble à première vue annoncer la réalisation d'une voie introduite par

section to act as consultants to the Special Office for the City Plan, at least up to the time of the election of a new Municipal Council and a Mayor.

Documents No. 9 and No. 10 - Texts of the two motions presented concerning the extension of protective measures for the duration of the preparation of a new plan.

Documents No. 11, No. 12 and No. 13 - Motions presented at the meeting of the Roman section of the TPI to accept the municipality's offer to act as a consultant body. The third motion was approved, but a few hours later the newspapers published a communique of the Minister of Public Works (*Document No. 14*) in which was announced the nomination of a commission of five town planning consultants to guide the preparation of the new plan.

Development of the site of the old station - Located near densely-populated quarters, this site could have been used for the creation of green spaces or of public service buildings, all the more so because it was already public property. The site has, on the contrary, been sold and used for the construction of housing which will assemble one thousand persons per hectare!

The construction of office building in Boulevard Mazzini - This boulevard, formerly a wide and very calm thoroughfare in an old residential quarter, has been convulsed by the construction of administrative buildings as well as a court building. The trees of the boulevard have been felled and the area turned into a vast parking lot...

Document No. 15 - « Italia Nostra » congratulates itself, in a communique dated April 19, upon the redoing of the plan and expresses its confidence in the capacity of the town planning consultants, but asks that the plan be really approved before the expiration date of June 24.

Document No 16 - « Italia Nostra » judges, in a new communique dated May 22, that it isn't enough to create a new plan and that it is also necessary to change the municipal administrative organization and establish, notably, a Town Planning and Economic Research Institute to expedite the work of a study. The new plan was completed on June 9, 1962, and needed only the signature of the Commissioner. At the very last minute, when the communique announcing approval had already been drafted, the Commissioner changed his mind and refused to sign, trating that no plan for the financing of the compulsory purchases and the anticipated works of the plan had been included. The details concerning the manoeuvres of the Commissioner are described in a radio broadcast prepared by the architect Benevolo (*Document No. 17*). And while the Romans went to their voting places, a communique from the Commissioner appeared in the newspapers to announce and justify his refusal to approve the plan (*Document 18*).

It seemed that the speculators had won the battle. « Italia Nostra » immediately reminded the Minister of Public Works of his responsabilities and asked him to intervene without delay. (*Document No. 19*). The press (*Document No. 20*) and the cultural associations were unanimous in their demand for government intervention. On June 19, the President of the Republic signed the decree of publication of the plan, which also required municipal services to refuse building permits not in accord with the projects of the plan (*Document No. 21*). After approval by Parliament, the decree had the force of law. The Municipal Council was thus enabled to voice its opinion of the project, which received a democratic approval, and meanwhile there was a possibility of improving it, but only to a minor degree.

While the Special Office and the five town planning consultants worked on a new plan, another municipal service presented a project for the transformation of the Boulevard of Italy, which runs alongside the Aurelian Wall. It was a question of creating a series of underpasses to eliminate all crossings. « Italia Nostra » presented a counter-project studied by Mr. A. M. Toscano, an engineer, which avoided at one and the same time the costly underground construction, the interruption of traffic and the massacre of the trees, thanks to a highly original system of traffic islands. The Municipal Council, however, showed an excessive haste in approving the project of the City Traffic Office and in the spring of 1963 the trees were out down.

Nevertheless, the climate changed. The problems of town planning were no longer the object of backstage deals. A frank discussion took place in the Council. The Council did not come out of the elections with a solid majority, but the parties forming the Left-Centre coalition insisted upon a rapid approval of the plan, which transformed between June and December by the technicians of the Special Office, freed of the tutelage of the five consultants. Mario Coppa has analyzed the changes brought about in the preceding article.

The Pontial industrial zone - The territory covered by the bonusses given to new industries by the Bank of the South was extended toward the north, and at present it takes in a part of the commune of Rome. Thus, in a city which is already a great magnet for immigrants, the creation of industrial activities is favoured...

le nouveau plan directeur. En réalité, la voie en question était prévue par le plan de 1931, et elle sert surtout, pour le moment, à mettre sur le marché de nouveaux terrains à bâtir, dans les mains d'une très importante société immobilière.

Un édifice sur le temple de Claude - Le 12 octobre 1962, « Italia Nostra » annonce qu'un gros édifice est en costruction au milieu de la zone archéologique du Nymphée de Néron, et est destiné aux Frères Passionistes. Le service des beaux-arts déclare que les Frères ont le droit de construire sans permis d'après le Concordat, et quoique « Italia Nostra » ait démontré qu'il n'en était rien, l'édifice est à présent achevé . . .

Pendant le débat au Conseil Municipal, l'atmosphère change, et si d'un côté les partis de la coalition s'en tienne à la politique de l'approbation à tous les prix, les associations culturelle renouvellent leurs observations.

Document no. 23 - Ainsi « Italia Nostra » fait remarquer que ce plan sera surtout important dans les trois premières années de son application et demande pour ne pas voir les premières réalisations fausser les objectifs, une rédaction des prévisions des zones à urbaniser au sud.

Document no. 24 - « Italia Nostra » intervient une nouvelle fois le 10 décembre au sujet des quartiers historiques et manifeste son désaccord à propos de l'inclusion dans le plan d'une analyse de la valeur des édifices, étant donné que les travaux dans ce sens étaient encore en cours.

Les quartiers historiques sont certainement menacés, et un peu partout on voit s'ouvrir des chantiers où, sous prétexte de « restauration », on démolit l'immeuble en ne laissant subsister que les murs de façade.

Le 18 décembre 1962 le Conseil Municipal approuve le plan, et le Ministre des Travaux Publics envoie au Maire un télégramme de remerciements (*Document no. 25*).

Au cours du débat, le Conseil Municipal approuve un certain nombre d'ordres du jour, qui sont le reflet des bonnes intentions de la nouvelle municipalité.

Document no. 26 - Les plus importants ordres sont ceux ayant trait à l'achat des terrains du parc de la voie Appienne Antique, le choix des directions d'expansion, la réorganisation des services d'urbanisme, le plan des zones à urbaniser par priorité, et l'incorporation dans les domaines municipaux de l'ensemble administratif de l'EUR (Exposition universelle de Rome).

Une année plu tard, on peut constater que ces ordres du jour et les engagements qu'ils comportaient sont restés lettre morte, à l'exception du plan des zones à urbaniser.

Le 16 janvier 1963, le Maire inaugure une voie radiale de plus, qui a coûté un milliard trois cents millions de lires. Il souligne la continuité de la politique d'urbanisme des administrations municipales, alors qu'il faudrait une bonne fois pour toutes changer cette politique et appliquer le plan, c'est-à-dire surtout construire les voies tangentielles destinées à dégager le centre.

Le 9 février, les commissions de la construction et de l'urbanisme sont installées. Elles comprennent des représentants des propriétaires de terrains à bâtir, des propriétaires d'immeubles et des constructeurs-promoteurs, qui deviennent ainsi contrôleurs . . . d'eux-mêmes.

La section romaine de l'INU se réunit le 28 février pour présenter ses observation au plan directeur.

Document no. 27 - Reproduction intégrale, à l'exception de l'introduction rappelant l'activité de l'INU, du texte des observations présentées. L'Institut d'Urbanisme définit sa position culturelle et, tout en acceptant le plan, en réfute les éléments qui peuvent faire obstacle à la mise en application de la conception d'ensemble. Il propose un nouveau schéma de rapport explicatif, compare les deux versions du plan, fait une analyse critique des propositions du plan et soumet des variantes pour:

— améliorer les liaisons avec les zones d'activités futures de la région

— réduire les possibilités d'expansion vers la mer, l'ouest, le nord-ouest

— revoir les dimensions de certaines zones d'activités tertiaires

— accentuer le critère de planification unitaire des quartiers centraux

— prévoir une meilleure protection et une extension des parcs et des zones côtières.

Il envisage ensuite la solution du problème des services de planification, des moyens légaux de réalisation et du calendrier d'application du plan, qui sont, maintenant que le plan a été adopté, les questions les plus importantes, avec le remplacement des techniciens des services municipaux d'urbanisme.

« Italia Nostra » présente (*Document no. 28*) des observations touchant aux questions qui rentrent dans son domaine d'activités — les quartiers historiques, les espaces verts, les servitudes non aedificandi autour des cimetières et les servitudes de protection des zones archéologiques.

Document No. 22 - At first glance this communique from the City public relations service would seem to announce the realization of a road introduced by the new regional development plan. In reality, the road in question was provided for by the 1931 plan, and it serves, for the moment at least, a prominent building company to place new building sites on the market.

A building in the area of the Temple of Claudius - On October 12, 1962, « Italia Nostra » announced that a huge building was under construction in the centre of the archeological zone of Nero's Nymphaeum, for the Passionist Brothers. The Fine Arts Superintendency declared that the Brothers had the right to build without permission, according to the terms of the Concordat, and even though « Italia Nostra » was able to show that they didn't have, the building was allowed to continue; the structure is now completed . . .

During the debate in the Municipal Council, there was a change of atmosphere; and if, on one hand, the coalition parties clung to their policy of approval at any price, the cultural associations renewed their observations.

Document No. 23 - In this document, « Italia Nostra » points out that the plan will have the greatest effect during the first three years of its application and asks, in order that the first developments may not alter the objectives, that a reduction be made in the plans for the south of the City.

Document No. 24 - « Italia Nostra » intervenes again on December 10 in the question of old quarters and shows its disagreement with the inclusion in the plan of an analysis of the value of the buildings, given that work in this direction was still going on.

The old quarters were certainly threatened, and nearly everywhere construction sites appeared where, under the pretext of « restoration » buildings were entirely demolished except for their facades.

On December 18, 1962, the Municipal Council approved the plan, and the Minister of Public Works sent a telegram of thanks to the Mayor (*Document No. 25*).

During the debate, the Municipal Council approved a certain number of motions, which reflect the good intentions of the new municipality,

Document No. 26 - The most important motions are those dealing with the purchase of the green belt bordering the Old Appian Way, the choice of the directions in which to expand, the reorganization of the town planning services, the purchase of areas for public housing and the transfer to the municipality of the administrative centre of the EUR (Universal Exhibition of Rome).

A year later, it could be seen that the motions and the engagements inherent in them were dead issues, except for the plan for the purchase of housing areas.

On January 16, 1963, the Mayor inaugurated an additional new radial motorway, which cost one billion three hundred million lire. He insisted upon the continuity of the town planning policy of the municipal administration, while it would have been preferable to change the policy once and for all and apply the plan, that is, to construct tangential motorways designed to relieve the congestion of the centre of the city.

On February 9, the commissions of construction and town planning took office. They included representatives of landowners and real estate companies who thus became their own controllers!

The Roman section of the INU met on February 28 to present its comments on the City Development Plan.

Document No. 27 - Unabridged reproduction, except for the introduction summarizing the activity of the INU, of the text of the observations offered. The Town Planning Institute defined its cultural position and, while accepting the plan, refuted those elements in it which might be an obstacle to the application of the general scheme. It proposed a new draft of the explanatory report, compared the two versions of the plan and made a critical analysis of the propositions of the plan, submitting alternatives for

— improving the liaisons between the future industrial estates of the region

— reducing the possibilities of expansion toward the sea, the west and the northwest

— re-examining the dimensions of some office centres

— accentuating te criteria for unitary planning of the central quarters

— providing for better protection, and extension, of parks and seaside areas.

It then envisaged the solution of the problem of the planning office, he legal means to be employed and a timetable for the application of the plan, which are, now that it has been adopted, the most important outstanding questions, along with the replacement of the staff of the municipal town planning office.

« Italia Nostra » presented (*Document No. 28*) some observations touching upon questions which fall within its range of interest—old

L'intervention de l'UDI (Union des femmes italiennes) est particulièrement intéressante, venant d'une association de « consommateurs » de la ville.

Document no. 29 - Les observations traitent surtout le problème, fondamental pour l'habitant, des équipements collectifs et analysent les prévisions pour les hôpitaux, les écoles, les crèches et les services à créer dans les quartiers.

La villa Doria Pamphili - En avril 1961 « Italia Nostra » avait déjà organisé une rencontre au sujet du parc de la villa Doria et de ses environs. Après l'adoption du plan, qui protège l'ensemble du parc, on apprend que la princesse Doria veut vendre la partie la plus intéressante — la villa, construite par l'architecte Algardi, et le jardin à l'Italienne. Au cours d'un débat qui a lieu au siège de l'Institut National d'Architecture (IN/ARCH), la municipalité déclare, par la voix de l'adjoint à l'urbanisme, qu'elle entend acheter l'ensemble du parc. En même temps une souscription ouverte pour le financement de l'achat a un résultat inattendu: en moins d'un mois on réunit vingt millions, et la plupart des offres se situent autour de mille lires.

La villa Torlonia - Le 24 juin 1963, le Conseil d'Etat déclare accepter le recours contre la servitude non aedificandi frappant le parc de la villa par arrêté du Ministère de l'Instruction publique, présenté par les propriétaires. Quoique la décision soit sans effet pratique, puisque la servitude est répétée par le nouveau plan et parce que le Conseil d'Etat a fondé sa décision sur de forme, on se demande pourquoi le ministère est incapable d'appliquer correctement la législation, et pourquoi les organes suprêmes de l'Etat sont incapables de tenir compte du fond, et non seulement de la forme, savent déceler les erreurs des ministères mais non assurer des espaces verts aux citadins.

La villa Anziani - Une société immobilière commence à construire dans le parc de cette villa en juillet 1963. Elle avait bien obtenu le permis en 1958, d'après le plan de 1931, mais elle avait arrêté les travaux, pour les reprendre cinq années plus tard. Le plan de 1959 prévoyait des constructions égales aux volumes déjà existants, autrement dit, puisqu'il s'agissait d'un parc, une servitude non aedificandi. La commission des permis avait néammoins approuvé une variante, le 12 juin 1962, à la veille de l'approbation des nouvelles dispositions de protection . . .

La voie Appienne Antique - La zone archéologique est envahie par les constructions. « Italia Nostra », afin d'en assurer une protection efficace, propose une variante au plan directeur, qu'elle présent en octobre 1963 aux autorités chargées de l'approbation du plan. Cette variante est publiée sur calque entre les pages 82 et 83, et elle comprend entre autres la suppression de quelques zones résidentielles, des changements d'affectation et des modifications du réseau routier étudiées par Alberto Toscano, ingénieur.

Il est difficile de faire le point sur la situation actuelle. Des perspectives nouvelles sont ouvertes (plans des zones à urbaniser par priorité). Des points obscurs subsistent. Les services d'urbanisme sont restés tels quels, il n'y a pas eu de décisions pour la création de l'Institut de planification et pour l'institution d'une commission d'étude pour les quartiers historiques. Le service des monuments historiques doit être rendu efficace, son budget de fonctionnement ridicule doit être augmenté.

Il faut entreprendre une enquête détaillée des quartiers historiques pour que, si la nouvelle loi d'urbanisme est approuvée, la rédaction soit immédiatement entamée.

Et la lenteur de l'étude des observations au plan est préoccupante, car il est effrayant de penser qu'on pourrait arriver au 18 décembre 1965 sans avoir l'approbation du plan.

Pages 57, 58, 59, 60. - 1. *Le terrain de l'ancienne gare en voie d'urbanisation.* - 2, 3. *Le boulevard Mazzini: les bureaux remplacent les logements, les voitures remplacent les arbres.* - 4, 5, 6. *Le boulevard d'Italie avant l'abattage des arbres pour la construction des passages souterrains.* - 7. *La variante aux souterrains proposée par A. M. Toscano.* - 8. *Le tracé du souterrain entre les places Fiume et de la Croix-Rouge.* - 9, 10, 11. *Le chantier du futur souterrain.*

Pages 63. 64. - 12. *Plan signé en même temps que le Concordat entre l'Italie et le Saint-Siège et indiquant le terrain du Nymphée de Néron comme soumis « aux ententes aves le Ministère de l'Instruction Publique ».* - 13. *Une vue de la zone. C'est l'édifice à gauche du cyprès le plus haut qui vient d'être construit, sans autorisation.* - 14. *Une vue ancienne de la zone.* - 15. *La nouvelle voie radiale au nord de Rome.* - 16, 17. *Les résultats de la spéculation dans la zone mise en valeur par la « Voie Olympique ».*

Pages 69, 70. - 18. *L'Hôtel Hilton au sommet de Monte Mario que rien ne justifiait.* - 19, 20. *Les spéculateurs à l'assaut de la même colline. Les pouvoirs publics s'y mettent aussi, en construisant un nouveau palais de justice.* - 21, 22. *Le parc archéologique de la voie Appienne,*

quarters, green spaces, the restrictions against building near cemeteries and the restrictions designed to protect archeological zones.

The intervention of the UDI (Union of Italian Women) is particularly interesting, coming as it does from a « consumer » association of the city.

Document No. 29 - The observations have to do primarily with the problem, fundamental for the residents, of public services, and analyzed the provisions for hospitals, schools, day nurseries and the services to be created in the different quarters.

The villa Doria-Pamphili - In April, 1961, « Italia Nostra » had already organized a meeting to discuss the question of the park of the Villa Doria and its neighbourhood. After the adoption of the plan, which protects the whole of the grounds, it was learned that the Princess Doria wanted to sell the finest portion—the villa, constructed by the architect Algardi, and the Italian garden. During a debate which took place in the headquarters of the National Institute of Architecture (IN/ARCH), the deputy mayor in charge of town planning declared that the municipality intended to purchase the whole of the park. At the same time a subscription opened to finance the purchase had an unexpected result: in less than a month 20 million lire were raised, with donations averaging about 1,000 lire.

The Villa Torlonia - On June 24, 1963, the Council of State declared that it would accept the annulment, asked by the owners of the building restrictions concerning the grounds of the villa which had been created by a decree of the Minister of Public Instruction. Although the decision had no practical effect, since the restrictions are repeated in the new plan and since the decision of the Council of State was a matter of form, one wonders why the Ministry is incapable of applying the legislation correctly, and why the ultimate authorities of the State are incapable of taking into account the essentials and not merely the form, for if they know how to detect the errors of the ministries they ought to know how to assure green spaces to the city's residents.

The Villa Anziani - A real estate company began to build in the grounds of this villa in July of 1963. It had, in fact, obtained a permit in 1958, according to the 1931 plan, but work had been suspended only to be resumed five years later. The 1959 plan provided for constructions equal in volume to those already in existence, or, in other words, because it is a question here of a park, no constructions whatsoever. The building permit commission had, nonetheless, approved an alternative, on June 12, 1962, on the eve of the approval of the new protective measures . . .

The Old Appian Way - The archeological zone is invaded by building. « Italia Nostra », with the intention of assuring an effective protection, proposed an alternative to the development plan for the area concerned, which it presented in October, 1963, to the authorities responsible for the approval of the plan.

This alternative is published between pages 82 and 83, and it provides for, among other things, the suppression of some residential areas, changes of assignment and a modification of the road network studied by the engineer Alberto Toscano.

It is difficult to come to a conclusion about the current situation. New perspectives are opened (plans for purchase of areas for housing). Some points remain obscure. The town planning office remains unchanged, and there have been no decisions regarding the creation of the Planning Institute or for the setting up of a commission to study the old quarters. The Fine Arts Superintendency ought to be made efficient; its ridiculously low budget must be increased.

A detailed inquest into historical quarters should be undertaken so that, if the new town and county planning law is approved, its drafting may be undertaken at once.

The slowness in studying the criticisms made of the plan is frightening because December 18, 1965, the date when the period of protection expires, may arrive before the plan has been approved.

Pages 57, 58, 59 and 60. - 1. *The site of the old station now being developed.* - 2, 3. *The Boulevard Mazzini: office buildings replace homes, cars replace trees.* - 4, 5, 6. *The Boulevard of Italy before its trees were felled to make way for the construction of underpasses.* - 7 *The alternative to the underpasses proposed by A. M. Toscano.* - 8. *The plan of the underpass between Fiume Place and Red Cross Place.* - 9, 10, 11. *Building site of the future underpass.*

Pages 63 and 64. - 12. *Plan signed at the same time as the Concordat between Italy and the Holy See, indicating that the site of Nero's Nymphaeum was subject to the agreements with the Minister of Public Instruction.* - 13. *A view of the area. It is the building to the left of the tallest cypress which has just been constructed, without cuthorization.* - 14. *An earlier view of the same area.* - 15. *The new radial motorway to the north of Rome.* 16, 17. - *The results of the speculation in the area given publicity by the « Olympic Way ».*

enserré entre les immeubles collectifs. Une résidence de luxe apparaît entre les arbres (21). - 23. La villa Albani. Les propriétaires veulent construire le long du boulevard, à droite.

Inséré entre page 80 et 81: Variante proposée par « Italia Nostra » pour la zone de la Villa Doria-Pamphili.

Inséré entre page 82 et 83: Observations de « Italia Nostra » au plan directeur pour la zone de la Voie Appienne Antique.

Page 84. - *Détail de la variante ci-dessus pour l'aménagement routier.*

Pages 69 and 70. - 18. *The Hilton Hotel built, without any justification, atop Monte Mario.* - 19, 20. *Speculators attack the same hill. The public authorities have joined them as well, with the construction of a new court building.* - 21, 22. *The archeological park of the Appian Way, dominated by apartment buildings. A luxury residence appears among the threes (21).* - 23. *The Villa Albani. The owners want to build along the boulevard, at right.*

Page 81. - *Alternative proposed by « Italia Nostra » for the area of the Villa Doria-Pamphili.*

Pages 83, 84. - *« Italia Nostra » alternative to the development plan for the Old Appian Way.*

Page 84. - *Detail of the above alternative for motorway development.*

Le plan des zones à urbaniser par priorité à Rome (page 85)

Les caractéristique du plan (page 88)

Ces deux articles, le premier de Marcello Girelli et le second de Pietro Samperi, mettent en évidence les liens entre ce plan et le plan directeur adopté, en particulier le respect des prévisions en ce qui concerne les directions principales d'expansion, le respect des densités et des normes du plan directeur dans les plans de détail des différentes zones.

Les zones à urbaniser sont indiquées sur une reproduction du plan directeur publiée pages 86-87. Les zones 1-2-3, 11-12, 15, 19, 23, 38, 50 sont également publiées aux pages 89, 90, 91.

The plan for the purchase of areas for housing in Rome (page 85)

The distinctive features of the plan (page 88)

These two articles, first of Marcello Girelli and the second of Pietro Samperi, point out the relationship of this plan to the adopted city development plan, in particular with respect to the forecasts concerning the principal directions of expansion, population density and standards of the city development plan as applied to the detailed plans for the different areas.

The compulsory purchase areas are indicated on the reproduction of the city development plan published on pages 86 and 87. The areas 1-2-3, 11-12, 15, 19, 23, 38 and 50 are also published on pages 89, 90 and 91.

Les Halles de Paris (page 93)

Emilio Tempia illustre, dans cet article, le quartier des marchés parisienne. Il commence en précisant que le premier texte qui mentionne l'existence d'un marché à l'emplacement actuel des Halles, est un acte de la Chancellerie Royale de 1136. Souvent protégé au cours de l'histoire (un décret du 20 avril 1393 obligea les maraîchers de banlieue à aller vendre aux Halles, tout en interdisant de leur acheter les produits ailleurs que sur le marché) et renforçant sans cesse son importance, le marché doit néammoins la croissance rapide qui devait l'amener au niveau actuel à la fois au développement de la consommation, lié à la très grande augmentation de la population urbaine et à la hausse du pouvoir d'achat, et à la rapidité des moyens de transport, avec la naissance du chemin de fer, des transports routiers, de l'aviation.

Les Halles de Paris ont ainsi acquis une importance décisive dans la formation des prix des denrées périssables. Autrefois, quand les produits devaient du fait de la lenteur des transports être consommés sur place, la formation des prix se faisait sur les marchés des zones de production, où était concentrée toute l'offre et toute la demande locales, et où les transactions pouvaient avoir pendant un laps de temps déterminé à l'avance.

Les produits étaient sensiblement de qualité équivalente.

Aujourd'hui, les marchés de production n'ont plus une signification économique, n'étant pas les points de confrontation de toute l'offre et de toute la demande. Le « marché », au sens économique du mot, correspond à l'ensemble de la France.

Mais ce marché n'est pas organisé, puisqu'il est difficile de connaître l'offre pendant une période déterminée et pour des produits déterminés (absence de normalisation). Les Halles de Paris, étant le plus gros marché de consommation, tirent profit de cet avantage. C'est à Paris qu'on envoie les excédents, réels ou apparents, de toutes les zones de production.

Paris joue donc également le rôle de marché de redistribution, pour ces « excédents »; ce dont tirent profit certains spécialistes en créant des pénuries localisées dans les marchés de province et provoquant des hausses de prix sur l'ensemble du territoire, accompagnées souvent par la chute des cours sur les marchés de production.

L'inorganisation du marché vient encore aggraver, en appelant à Paris des produits qui n'ont aucune raison autre que spéculative d'y

The Paris central market (Les Halles) (page 93)

Emilio Tempia explain in this article the market quarters of Paris. He begins specifying that: « The first written work which mentions the existence of a market on the present site of Les Halles is an act of the Royal Chancellery dated 1136. Often given protection during the course of history (a decree dated April 20, 1393, ordered suburban market gardeners to go to Les Halles to sell their produce and forbade them to buy elsewhere) and growing ever more important, the market nevertheless owes its rapid growth to increased consumption, increased urban population and increased purchasing power, plus the improvement in transportation which came with the advent of the railroad, motorways and aviation. The Halles of Paris have thus acquired a decisive importance in establishing the price of perishable commodities. In earlier times, when the slowness of transportation made it necessary for alimentary products to be consumed where they were grown, prices were made by the markets of the producing areas, where local demand and supply were concentrated and where the transactions went on for a pre-determined period of time. Products were appreciably equal in quality. Today, local markets no longer have economic meaning, for they do not encompass total demand and supply. The « market », in the economic sense of the word, corresponds to the whole of France. But this market is not organized, since it is difficult to know what the supply will be during a given period and for a given product (lack of grading). The Halles of Paris, as the biggest consumer market, profits from this state of affairs. To Paris come all of the surplusses, genuine or artificial from all of the production areas.

Paris also plays the role of redistribution centre for these surplusses; certain « specialists » take advantage of this fact to create localized shortages in the provincial markets in order to provoke price rises for the whole of the territory—rises often accompanied by a collapse of market prices in the producing areas.

The lack of organization of the market is becoming even more flagrant, with the moving into Paris of products which have no reason other than speculation for coming there, and the difficulties inherent in the infrastructure of the quarter, which is totally unadapted to its function. The warehouses are extremely badly equipped, and traffic and parking have become problems of nightmare proportions; as a result, the heart of Paris is virtually blocked to traffic all night long.

passer, les difficultés que crée l'infrastructure du quartier, totalement inadapté à sa fonction. Les entrepôts sont extrêmement mal équipés, la circulation et le stationnement à la limite du possible; le coeur de Paris est pratiquement bloqué pendant toute la nuit.

Le décret du 12 juin 1954 prévoyait l'aménagement d'un nouveau marché à Bercy, qui aurait pu utiliser la gare des marchandises existante et le terrain des entrepôts de Bercy (42 hectares) et aurait de ce fait été peu coûteux.

La réalisation du marché de Rungis nécessitera des investissements très élevés et ne permettra pas de résoudre l'ensemble du problème, car il s'agit simplement de transférer le marché tel qu'il est maintenant.

En fait, il faudrait plus que jamais s'attaquer à l'aspect économique de la question en réorganisant les marchés de production pour parvenir à un « marché » bien structuré, afin que tous les intéressés puissent à tout moment décider de leur action — vente ou achat — en toute connaissance de cause, grâce à la collection et à la diffusion instantanée des prix pratiqués, de l'offre et de la demande pour des produits normalisés et contrôlés.

Page 94. - 4. *Les zones de production autour de Paris.*

Page 97. - 11 et 12. *Zones de vente: poissons, huitres, crustacés et beurre, oeufs, fromages, gibier, volaille.*

Page 98. - 13. *Evaluation architecturale d'une partie du quartier.* - 14. *L'hôtel de St. Roman.* - 15. *Le marché autour de la Bourse du Commerce.* - 16. *Immueble 115, rue St. Honoré.* - 17. *Immeuble à l'angle de la rue des Prouvaires et de la rue St. Honoré* - 18. *L'hôtel de Trudon.*

Page 101. - 21. *Cafés, hôtels, garnis et autres activités complémentaires du marché.*

Page 103. - 32. *Zone de stationnement (progression horaire).*

The decree of June 12, 1954, provided for the installation of a new market at Bercy, which would have been able to utilize the existing freight station and the site of the Bercy wine warehouses (42 hectares) and would, therefore, have been relatively inexpensive.

The construction of the Rungis market will require important investments and will not solve the entire problem, since it calls for a mere shifting of place of the market as it now exists.

In fact, now more than ever it is necessary to attack the economic aspect of the question by reorganizing the markets in production areas to arrive at well-organized market so that all interested parties may choose at any given moment to buy or to sell with full knowledge of what their action entails, thanks to the instantaneous registration and diffusion of prices, of the supply and demand for graded and controlled products.

Page 94. - 4. *Production areas in the Paris region.*

Page 97. - 11 and 12. *Selling areas - fish, oysters, shellfish and butter, eggs, cheese, game and poultry.*

Page 98. - 13. *Architectural evaluation of one part of the quarter.* - 14. *The Hotel Saint Roman.* - 15. *The market in the neighbourhood of the Grain Exchange.* - 16. *Number 115, rue Saint-Honore.* - 17. *Building at the angle of the rue des Prouvaires and the rue Saint-Honore.* - 18. *The Hotel de Trudon.*

Page 101. - 21. *Cafes, hotels, rooming houses and other establishments corollary to the market.*

Page 103. - 32. *Parking zone (by the hour).*

La réorganisation des transports en commun à Francfort (page 105)

L'article est de R. C. Humbert.

Francfort est au centre géographique de l'Allemagne Fédérale — il dit — d'où son essor et sa fonction de centre bancaire, financier, commercial et industriel.

Le centre de la ville a été entièrement reconstruit, mais en dépit de l'aménagement de garages dans les cours des immeubles et l'élargissement sensible de toutes les rues, la circulation et le stationnement sont de plus en plus difficile.

Il a été décidé de réorganiser les transports en commun. Pour ce faire, la municipalité a eu le mérite de nommer une commission comprenant un important bureau suisse spécialisé dans les problèmes de circulation, des entreprises allemandes et des techniciens municipaux pour étudier trois solutions

— monorail Alweg, en souterrain dans le centre de la ville, suspendu à la périphérie

— système de tramways électriques, en souterrain au centre

— métro, à peu près entièrement souterrain

les trois systèmes ayant pour complément un réseau d'autobus.

Par rapport à la situation actuelle, chacun des systèmes devait avoir une rapidité et un confort nettement supérieurs, et pouvoir faire face aux besoins jusqu'en 1990, pour une population de 789.000 habitants (actuellement: 600.000).

Deux versions différentes de réseaux ont été étudiées pour chaque système. Nous nous sommes limités à illustrer les plus valables (pages 108-111)

— plan 7, réseaux actuels (tramways et autobus)

— plan 8, réseau Alweg, 9 lignes (63, 1 Km. au total dont 6,9 en sous-sol)

— plan 9, le réseau des tramways, 16 lignes, 103,1 Km. dont 21,2 en sous-sol et 74,8 sur plate-forme isolée

— plan 10, métro, 8 lignes, 63,2 Km. dont 38,3 en souterrain Page 110: plans de détail pour la traversée du centre et page 111 les stations de la place Hauptwache (A_u = Alweg, T_2 = Tramways, M_2 = Métro).

Monorail Alweg - Voitures sur pneus roulant sur une poutre en béton (précontraint dans les sections aériennes). Les dessins des pages 112-113 donnent les dimensions et les caractéristiques des voitures, des tunnels, des viaducs et des stations.

Tramways - Métro - Les dessins de la page 114 donnent les caractéristiques des versions étudiées à Francfort.

Les coûts respectifs des réseaux ont été évalués (en millions de francs français) à 880 pour le réseau A_u, 690 pour le T_2 et 1.200 pour le M_2.

The reorganization of the public transportation system of Frankfurt (page 105)

This article is written by R. C. Humbert.

Frankfurt is the geographical centre of West Germany,—He says— which explains its rapid rise and is the reason why it has become a banking, financial, commercial and industrial centre.

The centre of the city has been entirely rebuilt, but in spite of the installation of garages in the courtyards of apartment houses and the widening of all of its streets, traffic and parking are becoming increasingly difficult.

It has been decided to reorganize the public transportation system. To do this, the municipality has wisely named a commission made of municipal consultants, German firms and an important Swiss office which specializes in traffic problems, and given it the assignment of studying three possible solutions:

— the Alweg monorail, underground in the centre of the city and elevated on the outskirts

— an electric tramway system, underground in the central area

— a subway system, almost entirely underground.

Any one of the three systems would be supplemented by a bus network. With respect to the current situation, any one of the systems ought to be markedly superior in the matters of speed and comfort, and ought to be able to handle the public transportation requirement up to the year 1990 when the population will have reached an estimated 789,000 inhabitants. (The current figure is 600,000).

Two different versions of networks have been studied for each system. Because of space limitations, however, we will show only the most promising (pages 108-111):

— Plan No. 7, present-day networks (tramways and busses).

— Plan No. 8, Alweg network, 9 lines (63, total of 1 kilometer, of which 6.9 is underground).

— Plan No. 9, underground railway networks, 16 lines, 103.1 kilometers in length, of which 21.2 kilometers are underground and 74.8 kilometers on street-level platforms, running along special tracks, independent of and separate from the regular traffic lanes.

— Plan No. 10, underground system of 8 lines, 63.2 kilometers of which 38.3 kilometers are underground.

Page 110: Detailed plans for a public transportation system in the city's centre.

Page 111: Stations at Hauptwache Place (A_u = Alweg, T_2 = tramways, M_2 = underground).

Alweg monorail - Rubber-tired cars running on a concrete beam (pre-stressed in the elevated sections). The plans on pages 112-113 give the dimensions and characteristics of the cars, tunnels, viaducts and stations.

En raison du moindre coût d'aménagement et d'un coût de fonctionnement plus faible — ainsi que par d'autres avantages pratiques — c'est le réseau T_2 qui sera réalisé. Il est vrai que le monorail perdait ses avantages à cause des sections souterraines imposées par les autorités, mais aussi parce que les lignes à l'essai (Disneyland, Tokyo, Turin, Seattle) n'ont pas donné des résultats convaincants en tant que transports en commun.

Tramways-Underground - The plans on page 114 give the characteristics of the alternative systems studied at Frankfurt.

The respective costs of the networks have been evaluated at 64 million pounds (176 million dollars) for the A_u network, 50 m. pounds (138) for the T_2 and 87 (240) for the M_2.

Because of the cheaper installation and operating costs, as well as for other practical reasons, the T_2 system has been chosen. While it is true that the monorail was disadvantaged by the underground sections imposed by the public authorities, it was also discarded because test lines (Disneyland, Tokyo, Turin and Seattle) haven't shown convincing worth as public transportation systems.

Le monorail Safège (page 116)

Toujours de R. C. Humbert est cette illustration de la monorail Safège, dont une ligne expérimentale fonctionne depuis 1960 à Châteauneuf-sur-Loire, et qu'on peut considérer pratiquement au point.

La plupart des inconvénients du monorail Alweg sont éliminés par le système Safège, qui peut devenir une solution satisfaisante pour les réseaux aériens. Parmi ses avantages, on peut noter la surface de roulement à l'abri, d'où vitesses plus élevées, accélérations et freinages indépendants des conditions atmosphériques, pentes plus fortes, rayons de courbure plus faibles, portées jusqu'à 60m.

Une comparaison détaillée des deux monorail devrait être bientôt possible grâce aux lignes installées ou en construction au Japon (Alweg à Tokyo, Safège à Nagoya, Enoshima et en construction à Tokyo pour les Jeux Olympiques).

Huit lignes Safège sont à l'etude dans la région parisienne et une décision au sujet de la construction des trois premières doit être prise très bientôt.

Le monorail suspendu coûte environ 10 millions de francs le Km., tout compris, c'est-à-dire à six à dix fois moins que le métro. La rapidité de montage est grande, jusqu'à 200 m. par jour, et la réalisation complète demande environ deux ans.

The Safege monorail (page 116)

Always of R. C. Humbert is this description of Safege monorail, whose an experimental line has been operating since 1960 at Chateauneuf-sur-Loire, and it is reasonable to suppose that its operation is now practically perfected.

Most of the liabilities of the Alweg monorail are overcome in the Safege system, which may turn out to be a satisfactory solution for elevated lines. Among its advantages, worth mentioning are the sheltered tracks which permit higher speeds, acceleration and braking which do not depend upon atmospheric conditions, steeper inclines, sharper curves and with spans up to 60 meters.

A detailled comparison of the two monorail systems will soon be possible, for Japan already has the following lines: Alweg in Tokyo, Safege in Nagoya and Enoshima and now under construction at Tokyo for the Olympic games.

Eight Safege lines are being studied for the Paris region, and a decision concerning the construction of the first three is to be made in the near future.

The elevated monorail costs about 10 million francs per kilometer, all expenses included, or from six to ten times less than the underground. The speed of installation—up to 200 meters a day, is an advantage; complete installation requires only about two years.

La rénovation du centre de Providence (page 119)

Les villes américaines ont rarement plus de trois siècles, mais elles tellement grossi, que, l'automobile et le laisser-aller aidant, elles sont devenues des complexes extrêmement désordonnés.

Une nouvelle conscience civique s'est récemment formée, et l'amélioration des villes a été entreprise. Les centres commencent à être rénovés.

Providence est la première expérience concrète de la nouvelle politique, qui demande la participation des élites administratives et du monde économique.

Le plan a été étudié à partir de 1957, achevé en 1960 et présenté à un public de 800 invités et à la télévision. Une brochure illustrée et contenant tous les éléments techniques (250 pages en tout) a été également publiée.

Le centre de Providence est bien délimité par le relief (la colline du Capitole et College Hill), et par l'autoroute qui le longe au sud, et doit être prolongée vers le nord. Il a une superficie de 120 ha., dont 40 bâtis. Les 572 immeubles valaient 50 millions de dollars en 1958, le sol 58 millions. 1.900 personnent y résident, 33.000 y travaillent.

Le fait marquant de l'àpres-guerre est le changement des moyens de voyager. En 1946, les transports en commun avaient 138 millions d'utilisateurs et 32 millions en 1958. Des 120.000 personnes qui se rendaient au centre en 1958, 66,7% se servaient des transports individuels et 33,3% les services publics.

La capacité des rues du centre sera suffisante quand le trafic de passage en aura été écarté, et le restera même si les passagers actuels des autobus se serviront de leur voiture.

Le plan prévoit le doublement des parcs de stationnement pour recevoir tous les véhicules apportés par les nouvelles autoroutes.

Pour en accroître l'homogénéité et améliorer l'aspect fonctionnel, les zones du centre vont être regroupées d'après leurs fonctions

— services publics: administrations de l'Etat, le nouvel Hôtel de Ville, écoles, édifices culturels

The renovation of the centre of Providence (page 119)

Few American cities are more than three centuries old, but they have grown so rapidly that, with the help of the automobile and general indifference, they have become extremely disorganized complexes. A new civic conscience has recently been born, and the improvement of cities has been undertaken. City centres are beginning to be renovated.

Providence provides the first concrete demonstration of the new policy, which calls for the participation of volunteer groups of prominent citizens and economic forces.

A plan was first studied in 1957, completed in 1960 and presented to a public of 800 invited guests and on a television broadcast.

An illustrated brochure containing all of the technical elements of the plan—a total of 250 pages—has also been published.

The centre of Providence is well defined by its relief—Capitol and College Hills—and by the motorway which runs along its south side and is scheduled to be extended toward the north. It covers an area of 300 acres, of which 100 are now built. The 572 buildings were worth 50 million dollars in 1958, the terrain 58 million. 1,900 people work, and 33,000 live, in the centre of Providence.

The most significant post-war development for the city was the change in mode of transportation of its citizens. In 1946, public transportation counted to the centre in 1958, 66.7% came in private automobiles and only 33.3% travelled by public transportation.

The rate of inflow and outflow of the streets of the centre will be of adequate rapidity when through traffic has been rerouted, and will remain so even if the present bus passengers decide to use private cars. The plan envisagers doubling available parking space to take care of all the vehicles brought in by the new motorways.

To increase homogeneity and improve the operational aspect, new areas of the centre are to be regrouped according to their functions

— public services: government administrations, the new City Hall, schools, cultural buildings

— public meeting centre, sports facilities

— centre des congrès, palais des sports
— administrations privées - banques
— centre commercial avec voies réservées aux piétons (Pedestrian shopping mall)
— Weybosset Hill, quartier résidentiel comprenant des maisons pour les personnes âgées.

L'étude a coûté 120.000 dollars, les travaux ont été évalués à 111 millions de dollars et le rythme actuel laisse espérer leur achèvement en 1970.

1. *Vue de Providence au fond de la baie de Narragansett*
2. *Le Rhode Island, état dont Providence est la capitale et le port*
3, 4. *Vues aériennes du centre*
5. *L'affectation des zones en 1957*
6. *Les passages quotidiens aux entrées du centre*
7. *Volumes de circulation dans les rues du centre*
8. *La circulation des piétons dans le centre*
9. *Les zones prévues pour 1970*
10. *Le réseau routier en 1970*
11. *Le plan d'ensemble du centre en 1970*
12. *L'aménagement du centre autour du Capitole*
13. *Le Capitole, siège du Gouvernement de l'Etat, construit en 1904 par l'architecte White*

14 à 17. *Le centre tel qu'il sera en 1970*

18. *Plan du futur centre commercial*
19. *Westminster Street, qui sera fermée aux véhicules*
21. *Détail du centre commercial*

20, 22. *Le centre commercial (« Shopping Mall ») tel qu'il apparaîtra en 1970*

Page 126. - *Le centre depuis le Capitole, en 1957 et d'après le projet.*

— private businesses, banks
— commercial centre with pedestrian shopping malls
— Weybosset Hill, a residential quarter including homes for aged persons.

The study cost 120,000 dollars, the works undertaken have been evaluated at 111 million dollars and the current rhythm of work permits the hope that all will be completed by 1970.

1. *View of Providence with Nartagansett Bay in the foreground.*
2. *Rhode Island, for which state Providence is capital and port.*
3. *Aerial view of the centre of Providence.*
5. *Land use in 1957.*
6. *Passages in daily use at the entry to the centre of the city.*
7. *Traffic volume in the streets of the centre.*
9. *Planned land use for 1970.*
10. *Road network in 1970.*
11. *Overall plan for centre in 1970.*
12. *The improvement of the centre in the neighbourhood of the Capitol.*
13. *The Capitol, seat of the State government, constructed in 1904 by the architect Stanford White.*
14. *The Centre as it will be in 1970.*
18. *Plan of the future commercial centre.*
19. *Westminster Street, which will be closed to vehicles.*
21. *Detail of the commercial centre.*
20, 22. *The « Shopping Mall » as it will appear in 1970.*

Page 126. - *The centre as seen from the Capitol, in 1957 and when the project will be completed.*

Découverte et destruction d'une ville: Herdonia (page 127)

En 1961 l'auteur de l'article, Giovanna Alvisi, découvrait, en examinant des vues aériennes du site archéologique d'Ordona, dans les Pouilles, un réseau urbain rectangulaire se superposant à un premier établissement, qui est vraisemblablement un village néolithique.

L'auteur pense que la ville découverte est sans aucun doute Herdonia, détruite par Annibal en 210 av. J. C. et dont seuls les restes de la ville reconstruite dix ans plus tard par les Romains sur l'autre rive du Carapelle étaient jusqu'ici connus.

Cette ville témoigne de la réalité de la colonisation grecque de la région (le tracé régulier reflète nettement la tradition hellénique), tandis que sa nécropole montre l'assimilation sélective des apports. Les habitants ont continué à enterrer les morts suivant leur propre tradition.

Le sol a gardé pendant deux mille les restes de la ville, mais les machines de l'Office de réforme agraire ont fait mieux qu'Annibal. En effet les photos aériennes de 1962 et un examen des lieux amènent l'auteur à constater que les traces de la ville ont à peu près totalement disparu.

Les vues de 1957 resteront donc le seul document sur une ville que nous avons pu vraiment détruire.

Page 129. - 1. *Emplacement des zones archéologiques.* - 2. *Vue aérienne de la zone sud du centre moderne d'Ordona. A gauche on note le vieux lit du Carapelle, le quel est à présent changé.* - 3. *La reconstruction schématique de la zone reproduite dans la figure précedente. Dans le centre romain les fouilles du 1954 et l'amphithéatre ont étés mis en évidence.*

Discovery and destruction of a city: Herdonia (page 127)

In 1961, the author of this article, Giovanna Alvisi, discovered, through examination of the aerial views of the archeological site of Ordona, in Apulia a perpendicular road network superimposed upon an earlier building site, which to all appearances was a Neolithic village.

The author thinks that the discovered village is witout a doubt Herdonia, destroyed by Hannibal in 211 B. C. Up until now, only the ruins of the city reconstructed by the Romans ten ears later, on the opposite bank of the Carapelle, have been known.

This city bears witness to the Greek colonization of the region —the regular outlines distinctly reflect Hellenic tradition — whereas its necropolis shows a selectives assimilation of the contributions of other cultures. The city's inhabitants continued to bury their dead according to their own tradition.

The earth had hidden the ruins of the city for two thousand years, but the earth-moving machinery of te Office of Agrarian Reform completed what Hannibal had begun. In fact, the aerial photos of 1962 and an examination of the site lead the writer to note that the outlines of the city have almost entirely disappeared.

The 1957 views remain, therefore, as the only documents of this city which we had no choice but destroy.

Page 129. - 1. *Location of archaeological areas.* - 2. *Air view of the south and central modern area of Ordona. On the left we can see the old Carapelle' river-bed, which now is changed.* - 3. *The schematic rebuilding of the area designed in the previous picture. In the Roman core the 1954 excavations and the amphitheatre are shown.*

Autoroutes et paysage (page 135)

Les autoroutes italiennes ont, depuis toujours, été tracées d'après des considérations techniques, politiques ou économiques, et jamais en fonction des paysages traversés. En Allemagne et aux Etats-Unis les constructeurs attachent une grande importance à la protection des beautés naturelles des sites et recherchent l'intégration des voies et des ouvrages d'art dans les paysages.

L'auteur, Enzo Magnani, suggère d'introduire l'architecte-paysagiste dans les équipes d'étude des nouvelles autoroutes et de lui donner pour

Motorways and landscapes (page 135)

Italian motorways have, from the very beginning, been sketched out according to technical, political and economic considerations and never according to the beauties of the countryside traversed.

In Germany and in the United States, road builders attach a great importance to the protection of the natural beauty of adjacent areas and make an attempt to fit the motorways into the landscape.

The author, Enzo Magnani, suggests that it would be well to include a landscape architect in the study teams for the construction

tâche de recueillir toute la documentation apte à définir un tracé n'offensant pas les beautés naturelles. Le paysagiste aurait également à vérifier sur le terrain le tracé adopté pour en éliminer les défauts esthétiques et arriver à la mise en valeur des espaces traversés par un aménagement harmonieux de la voie et de ses abords.

Ce ne serait que suivre l'enseignement des architectures et des grands travaux de l'antiquité sur l'importance des formes.

L'intégration des expériences et des résultats acquis par d'autres peuples doit permettre de poursuivre cette tradition.

of new motorways and give him the job of assembling all documentation which might possibly be of help in laying out motorways which do the least possible violence to natural beauty. The landscape architect would have the additional task of checking over the terrain of the chosen route with a view to eliminating aesthetic eyesores and arranging to bring out the best in the territory traversed, by harmonious planning of the route and its surroundings.

This is merely to follow the example of the great architectural and engineering feats of antiquity, as far as the importance of forms is concerned. The assimilation of the experiences and achievements of other peoples will permit the continuation of this tradition.

Les régions et l'aménagement du territoire (page 141)

Comptes-rendus des interventions à la conférence de l'Institut National d'Urbanisme organisée à Cagliari du 25 au 27 octobre 1963 sur le thème dont à le titre.

The regions and town and county planning (page 141)

Reports of the interventions at the conference of the Town Planning Institute (INU) held at Cagliari from October 25 to 27, 1963.

interessa infatti che ci sia una certa superficie a giardino e non un rapporto di metri cubi che impedirebbe la destinazione a giardino.
Art. 11 - zona G aree private a verde:
— paragrafo 2 lettera « g »: abolire per la stessa ragione di cui sopra;
— paragrafo 4 sottozona G4: case unifamiliari con giardino;
— lettera « c » portare il distacco minimo da 6 a m. 10 (altrimenti si ha un peggioramento rispetto ai parchi privati);
— lettera « g »: abolire per la stessa ragione di cui sopra;
— capoverso « In questo caso è consentito... » portare la dimensione minima dei lotti da mq. 1500 a mq. 3000 (altrimenti la deroga altera completamente le caratteristiche di zona dove il lotto minimo è 5000);
— capoverso « Per gli edifici destinati a servizi... » precisare che la cubatura dei servizi non può essere superiore al 10% della cubatura residenziale, ma deve comunque rientrare nell'indice di fabbricabilità territoriale di mc/mq. 0,30 di cui alla precedente lettera « g ».

Art. 12 - zona H agro romano; sottozona H1 lettera *b*);
— al capoverso « Oltre le costruzioni di carattere residenziale... » sostituire a 20 edifici, 20 ettari;
— al capoverso « Potranno ammettersi nuclei edilizi... » precisare che con la procedura di « integrazione » indicata la densità territoriale non può mutare: se muta ciò deve avvenire attraverso una regolare variante di P.R.G.
Per quanto riguarda l'art. 9, sotto zona E3, si rimanda a quanto appresso osservato per l'Appia Antica.

5 Zone I3

Oltre alle osservazioni in merito a temi specifici la Sezione Romana di « Italia Nostra » deve muovere una serie di appunti su questioni varie e particolari, non meno importanti, però, data la loro possibile ripercussione sul centro storico e su vaste zone di interesse paesistico.
Le zone I3, impropriamente chiamate direzionali, costituiscono delle aree incomprensibilmente privilegiate, dato che sono sottratte praticamente ad ogni normativa, pur mantenendo un carattere speciale per quanto riguarda le destinazioni d'uso. Oltre che sulla Cristoforo Colombo le zone I3 riguardano la zona sud del Mattatoio; l'isolato all'angolo tra Via Merulana e Viale Manzoni (l'applicazione della norma provocherebbe la distruzione della Chiesa settecentesca dei SS. Pietro e Marcellino, (pregevole opera del Theodoli), alcuni edifici prospicienti piazza dei Cinquecento (che diverrebbe cosí un centro direzionale non attrezzato a ridosso delle Terme di Diocleziano), l'ex Ambasciata inglese a Porta Pia, l'auditorio a Via Flaminia, Villa Flaminia.
I danni derivanti dall'applicazione delle norme per le zone I3 sarebbero comunque gravi per tutte le zone suddette: « Italia Nostra » chiede di conseguenza la soppressione totale delle I3, osservando che l'area fra Via Merulana e Viale Manzoni deve ritornare zona A com'era nel piano del '59; che l'area meridionale del Mattatoio deve rimanere integrata nel parco contiguo com'era nel piano del giugno; che l'ex Ambasciata inglese a Porta Pia non deve essere compromessa nel suo carattere di parco privato vincolato; che l'area destinata all'Auditorium sulla Flaminia, andrebbe trasformata in N per reperire per l'Auditorium una nuova area piú confacente, p. es. nella zona di villa Ada, o per lo meno andrebbe segnata M1 per evitare interpretazioni arbitrarie ed eventuali cambiamenti di destinazione d'uso per le zone contermini; mentre, per la villa Flaminia è necessario applicare il vincolo di parco pubblico, data anche la scarsezza del verde nel tessuto cittadino in cui si inserisce.

6 Vincoli cimiteriali

Si osserva che il vincolo di rispetto cimiteriale non è stato segnato per il cimitero acattolico alla Piramide di Caio Cestio e per quello militare francese alla Camilluccia, dimenticanza da non trascurare date le conseguenze edilizie che potrebbero derivarne.

7 Vincoli archeologici

Il grafico del piano è assolutamente carente per quanto riguarda i vincoli archeologici. In particolare si osserva che nessun coordinamento esiste o è rilevabile tra il nuovo tessuto urbanistico che graviterà intorno all'asse attrezzato e l'antico tessuto che, nel settore interessato, è pur importante e complesso; col pericolo che dell'antico non restino che i monumenti isolati. Si ritiene che il nuovo tessuto potrebbe avvantaggiarsi notevolmente con questo coordinamento conseguendo un carattere unico al mondo.
Ci si riserva di tornare piú diffusamente su un argomento di tale importanza.
Piú genericamente, le dimenticanze e gli errori relativi ai vincoli archeologici sono numerosissimi; « Italia Nostra » allega un elenco avvertendo che si tratta solo di un elenco orientativo: il tema dovrà evidentemente trovare un suo approfondimento scientifico in sede di revisione del piano. *Segue un elenco di 15 cartelle dattiloscritte contenente un numero talmente esteso di ruderi e di complessi archeologici non vincolati (tra di essi ben 34 catacombe) da mettere in evidenza la vastità delle carenze del piano al riguardo.*

8 Conclusioni

Per concludere la sezione romana di « Italia Nostra » pensa che il piano adottato può essere considerato accettabile una volta apportate allo stesso sia le modifiche di dettaglio che quelle di sostanza prospettate.
Avverte però che di per sé un piano regolatore tradizionalmente concepito — come resterebbe, anche una volta apportate tali modifiche, il piano in questione — acquista un valore effettivo solo se accompagnato da una sana ed oculata politica urbanistica.
A questo proposito la creazione di un Istituto scientifico che studi in permanenza, nella sua realtà dinamica, la realtà territoriale, precisando via via programmi e scelte alle varie scale (da quella comprensoriale, a quella urbana e di settore urbano), in un quadro globale della pianificazione urbanistica ed economica, appare uno strumento insostituibile ed indifferibile, che potrebbe arrivare ad una futura pianificazione continua nel tempo. Andrà quindi immediatamente data attuazione all'art. 19 delle norme, curando i rapporti fra il nuovo Istituto e gli uffici Capitolini, da ristrutturare adeguatamente, come anche l'Ufficio Speciale per il piano regolatore, che dovrebbero assumere compiti tecnico-esecutivi.
Sempre in tema di strumenti per l'attuazione e per il futuro ridimensionamento del piano, in vista anche della nuova legge urbanistica, appare opportuno definire i limiti di competenza della Sovrintendenza ai Monumenti e della X^a^ Ripartizione alle Antichità e Belle Arti. Alla prima, infatti, dovrebbe spettare il controllo di intere zone urbane e territoriali nel loro carattere organico e per quanto riguarda questioni generali di scelte ed impostazioni, alla seconda potrebbe spettare il controllo dei singoli episodi e monumenti. Ma questi nuovi compiti per la X Ripartizione fanno nascere la necessità di un ufficio urbanistico ad essa connesso, in grado di fornire continuamente i necessari inquadramenti generali alle questioni specifiche. Simili uffici urbanistici andrebbero istituiti in connessione al Servizio Giardini ed alla XIV^a^ Ripartizione motorizzazione e traffico, in modo da riportare nell'ambito di una visione globale della pianificazione, ogni studio o controllo di settore.

Particolare interesse riveste l'intervento dell'UDI, in sede di osservazioni al P.R. Non soltanto, infatti, l'UDI, per i suoi specifici compiti statutari, ha affrontato un campo generalmente trascurato, che è quello della critica alle previsioni dei servizi; ma anche e soprattutto perché quella dell'UDI è molto piú che una voce di settore: politica a parte, infatti, si tratta una volta tanto del « consumatore » della città, che fa sentire la sua voce trascurata. E la donna è certamente il consumatore piú tartassato, la prima vittima, insieme ai vecchi ed ai bambini, della disorganizzazione urbana.
Vi sono fatti, nell'urbanistica contemporanea, dati per ovvi e comunemente accettati anche dalla cultura piú progressiva: pochi, infatti, hanno rilevato con quanta disinvoltura la relazione del piano, per altro sommaria ed affrettata (oltre che fortemente tendenziosa nel cenno storico iniziale) dà per buono un indefinito progressivo dinamismo automobilistico, giungendo a centrare il discorso su quella che viene ineffabilmente definita la nuova entità: « uomo motorizzato ».
Lungi da qualsiasi avversione a priori per la meccanizzazione, noi siamo tutt'altro che convinti della ineluttabilità del fenomeno morboso della supermotorizzazione privata che viceversa con una piú seria politica urbanistica ed una piú responsabile pianificazione della residenza, del tempo libero, del lavoro, deve essere arginata a tutto vantaggio della salute pubblica. Bambini, vecchi, malati, non possono continuare ad essere considerati come corpi estranei nella città moderna, da sacrificare all'« uomo motorizzato ». Allarmi come questo non possono venire lanciati che dal consumatore; un consumatore, naturalmente, che deve prendere coscienza della propria condizione e dei propri diritti.

Documento n. 29

Il nuovo Piano Regolatore che viene formulato ad oltre 30 anni di distanza da quello del 1931, trova la città profondamente mutata per quanto riguarda la posizione e la vita, in essa, delle donne. La espansione tumultuosa della città cui non ha tenuto dietro la organizzazione dei servizi, ha costretto e costringe le donne — in quanto erogatrici di servizi numerosi nell'ambito familiare — a spese, sacrifici e fatiche eccessive che sarebbero eliminabili con un riordinamento ed un arricchimento dell'intera rete dei servizi. Ma soprattutto poniamo l'accento sul fatto che, oggi, sono molte le donne di Roma che risultano occupate fuori delle mura domestiche e che prestano la loro opera nei diversi settori dell'economia cittadina. Si calcola che almeno 200.000 donne, domiciliate a Roma, abbiano impegni di lavoro di carattere continuativo: trattasi di donne in netta prevalenza dai 20 ai 55 anni di età e quindi per tutte loro si pone, in modo del tutto nuovo rispetto al passato, l'esigenza di organizzare la vita della propria famiglia conciliando il lavoro extradomestico con quelle mansioni casalinghe per le quali la loro opera è, ancora oggi, indispensabile.
La occupazione nella produzione di una massa cosí considerevole di donne è un grande fatto di progresso: questa tendenza, senza dubbio e come è da augurarsi, si accentuerà nel futuro.

Si pone quindi con forza all'intero organismo cittadino il compito di tenere conto di questa realtà: consentire, infatti, o peggio favorire, il perpetuarsi di una funzione di supplenza della donna alle carenze della società civile, pagata al prezzo di una condizione di servitú, significa non solo rendere intollerabile e angosciosa la vita di tante donne lavoratrici, ma procrastinare la soluzione di problemi generali della società. In tale senso e in tale quadro si colloca la richiesta avanzata da tutte le organizzazioni femminili di creare una rete adeguata di servizi sociali, anzi di dare un assetto diverso, nuovo, a tutta la vita civile e quindi un organico e imponente sviluppo al cosiddetto settore dei consumi pubblici.
Per tali motivi, nella occasione della presentazione del nuovo P.R.G., la nostra Associazione intende sottoporre alcune osservazioni tendenti a dare maggiori garanzie che, negli anni prossimi, non venga piú sacrificato l'interesse della collettività cittadina e delle singole famiglie romane.
Ci sembra di dover avanzare inizialmente una riserva che investe non solo il problema dei servizi, ma anche quello delle zone di espansione. La relazione al P.R.G. riassume cosí gli studi che hanno condotto alla determinazione del fabbisogno dei servizi nelle zone già attualmente comprese nell'area urbana (zone B, C, D, e in parte F): queste zone nel loro complesso comprendono 16.247,5 ha. dei quali soltanto 4.775,6 sarebbero stati finora utilizzati con una densità territoriale media di 317 abitanti per ha. Sui rimanenti 11.471,9 ha. il P.R.G. prevede che potranno insediarsi 365.213 abitanti. Si fa notare che se i futuri insediamenti saranno realizzati con la stessa densità territoriale media fin qui riscontrata (317 ab. per ettaro, e l'ipotesi è abbastanza plausibile), la popolazione totale che troverà posto negli 11.471,9 ha. non ancora edificati sarà di $317 \times 11.471,9 = 3.636.092$ abitanti, cioè dieci volte superiore a quella prevista dalla relazione e tale da rendere superflua qualunque altra ulteriore espansione dell'aggregato urbano.
Dall'insieme delle aree finora non edificate la stessa relazione distingue la superficie totale dei lotti ancora fabbricabili individuandoli nella misura di 1.188,87 ettari che corrisponde a circa un decimo delle aree inedificate: proporzione francamente incredibile anche se si tenga conto delle aree che avranno destinazione diversa da quella residenziale.
Rileviamo, comunque, che la densità di 300 abitanti-ettaro da attribuire ai 1.188 ettari è in realtà molto maggiore e presumibilmente doppia dato che si tratta di densità fondiarie, per cui gli abitanti che vi si insedieranno saranno almeno 700.000.

Per i servizi generali pubblici la relazione al P.R.G. risulta incompleta, non contenendo alcuna specificazione sui metodi di calcolo del fabbisogno e di pianificazione dei nuovi impianti, per almeno 15 delle 16 categorie di servizi elencati nella relazione stessa. L'elaborato grafico, essendo privo di simboli relativi ai vari tipi di servizio, non permette a sua volta di individuare la estensione, né l'ubicazione dei nuovi impianti.
La norma di attuazione che permette di utilizzare le aree di servizio con indice fondiario di 2 mc/mq è troppo generica, in quanto non limitando in alcun modo l'estensione del lotto edificabile, permette agli enti cui i servizi competono, sfruttamenti eccessivi e tali da far ricadere sulla rete viaria cittadina l'onere dei parcheggi e delle sistemazioni esterne.
Si propone, quindi, che queste aree siano sottoposte ad una disciplina analoga a quella delle zone edificabili residenziali, con prescrizione dei vari indici fondiari e comprensoriali, di aree per i parcheggi, viabilità interna, ecc.
Queste norme dovrebbero valere anche e soprattutto per le zone M_2, che, tra l'altro, appare improprio accomunare sotto la dizione di zone di servizio trattandosi in realtà di zone per attività terziarie, gestite da privati, sovente a scopo di lucro.

Attrezzature ospedaliere

La relazione precisa alcuni dati, peraltro non abbastanza esaurienti, circa i servizi ospedalieri. A questo riguardo è da rilevare:
1 Che la previsione delle esigenze cosí come è esposta nella relazione non tiene conto della popolazione di tutte le regioni centromeridionali che gli ospedali romani effettivamente servono. Comunque, fissato in 42.433 posti-letto il fabbisogno dei prossimi anni, il Piano non fornisce alcuna indicazione precisa sul modo con cui sono stati distribuiti sul territorio: non si capisce se 750 posti-letto per ospedale sia soltanto un valore medio o se sia il numero effettivo di posti-letto di ciascun ospedale. In questo caso si propone di modificarne completamente la distribuzione in modo da creare una rete di attrezzature differenziate che si inseriscano a diversi livelli nell'organismo urbano, passando da ospedali di circolo con 400 p.l. (al servizio di nuclei di 50.000 abitanti circa) a centri ospedalieri fino a 1.000 p.l. (per circondari di 350.000 abitanti circa) fino ad ospedali di importanza regionale, con funzioni di alta specializzazione.
2 La relazione di P.R.G. espone i criteri qualitativi con i quali sono state scelte le aree piú adatte alle attrezzature sanitarie. Si fa notare, però, che mancando sui grafici del P.R.G. ogni indicazione sul tipo specifico di servizio cui le aree sono destinate, nulla potrà impedire che in futuro al posto di ospedali si insedino altri servizi compresi nelle zone M_1: stadi, teatri, piscine, impianti militari, ecc. La mancanza delle indicazioni suddette impedisce comunque ai cittadini di controllare i dati della relazione sia dal punto di vista quantitativo (sono effettivamente 652,50 ettari?) sia dal punto di vista qualitativo (le aree scelte sono adatte alla destinazione d'uso ospedaliero?).
3 Per quanto riguarda i servizi sanitari di quartiere (ambulatori, dispensari, ecc.) si chiede di stabilire i parametri territoriali ad essi relativi in mq. 0,3 per abitante per ogni tipo di quartiere, applicando cosí gli standard proposti alla recente conferenza nazionale dell'edilizia.

Attrezzature scolastiche

Per quanto riguarda i servizi di quartiere (zone M_3) un discorso particolare va fatto sulle scuole.
In base al V comma dell'art. 2 della legge 26 gennaio 1962, n. 17 « i piani regolatori generali e particolareggiati non potranno essere approvati se non saranno in essi determinate le aree da destinare specificatamente agli edifici scolastici, ivi comprese quelle per le esercitazioni all'aperto di cui all'art. 5 della legge 7 febbraio 1958, n. 88, in proporzione della necessità della popolazione ».
Tenuto conto di ciò sono stati esaminati i criteri seguiti nella relazione del P.G.R. perché rispondesse alla legge citata soprattutto per quanto riguarda la scuola-pre-elementare e la scuola dell'obbligo.
Rileviamo preliminarmente che negli elaborati del piano non sono segnate specificamente le aree destinate ad uso scolastico come prescrive la legge.
Inoltre leggiamo nella relazione che la città è stata analizzata e studiata previa una suddivisione in tre zone:
1 La zona del centro storico
2 Le rimanenti zone già urbanizzate o parzialmente urbanizzate
3 Le zone di nuova espansione.
Per il centro storico si afferma a pag. 45 che, essendo la popolazione passata tra il 1951 e il 1961 da una densità di 273 abitanti-ettaro a quella di 179 abitanti-ettaro, le attrezzature scolastiche risultano sufficienti.
Si obbietta che non conoscendo né la quantità, né la qualità delle attrezzature scolastiche situate nella zona A non è dimostrato, come dovrebbe essere ai sensi della legge, che le attrezzature esistenti rispondano alle necessità della popolazione. Ci permettiamo di dubitare, inoltre, che ammesso che siano quantitativamente sufficienti tali attrezzature, esse rispondano alle esigenze di una scuola moderna che permetta l'educazione dei fanciulli secondo metodi attivi. Dei criteri corrispondenti a queste esigenze parleremo piú avanti.
Per le zone B, C, D, nella relazione al Piano si legge, tra l'altro:
a che si è attribuito un valore di mq. 2 ad abitante per le attrezzature scolastiche preelementari e dell'obbligo (zone M_3);
b che esistono nelle aree già occupate 1.578.335 abitanti che usufruiscono di 3.950 aule, mentre ne mancano 6.589 e che quindi complessivamente ve ne dovrebbero essere 10.539;
c che si attribuiscono mq. 300 per ciascuna aula e perciò si ritiene implicitamente che circa 118 ettari di attrezzature scolastiche (3.950×300) esistano già, mentre se ne dovrebbero reperire altri 197 (6.589×300);
d che applicando opportuni indici di riduzione si è calcolato che si insedieranno 365.213 nuovi abitanti su 1.188 ettari ancora destinati alla residenza;
e che di conseguenza saranno necessari altri 73 ettari circa per le nuove attrezzature scolastiche per i futuri abitanti.
Dai discorsi su accennati sarebbero quindi necessari $73 + 197$ ettari $= 279$ ettari nelle zone B, C, D. Un esame piú approfondito e metodologicamente piú corretto dimostra come queste aree siano del tutto insufficienti.
Il nostro calcolo parte da dati statistici elaborati dall'ISTAT. Dal censimento del 1951 risulta che la popolazione di Roma suddivisa per classi di età era distribuita come segue:

0 - 6 anni	154.714 abitanti		9,5%
7 - 10 »	101.900	»	6,3%
11 - 14 »	114.272	»	6,7%
Totale	1.651.754	»	100%

Tenendo conto della mortalità infantile fissiamo come percentuale della classe di età da 3 a 6 anni il 4%: questa percentuale è approssimata ma una sua variazione cambierà di poco i risultati del nostro calcolo. Ricordiamo inoltre che per la classe dai 6 ai 14 anni vige l'obbligo e quindi il 100% di questa popolazione dovrà frequentare la scuola. Per quanto riguarda le scuole pre-elementari non si può ammettere che non vengano frequentate anche esse al 100%, anche perché si parla con sempre maggiore insistenza della istituzione della scuola materna statale.
Perciò, applicando le percentuali citate che sono di massima valide anche per la situazione odierna, ai dati sulla popolazione forniti dalla relazione al Piano, otteniamo:
Popolazione già insediata:

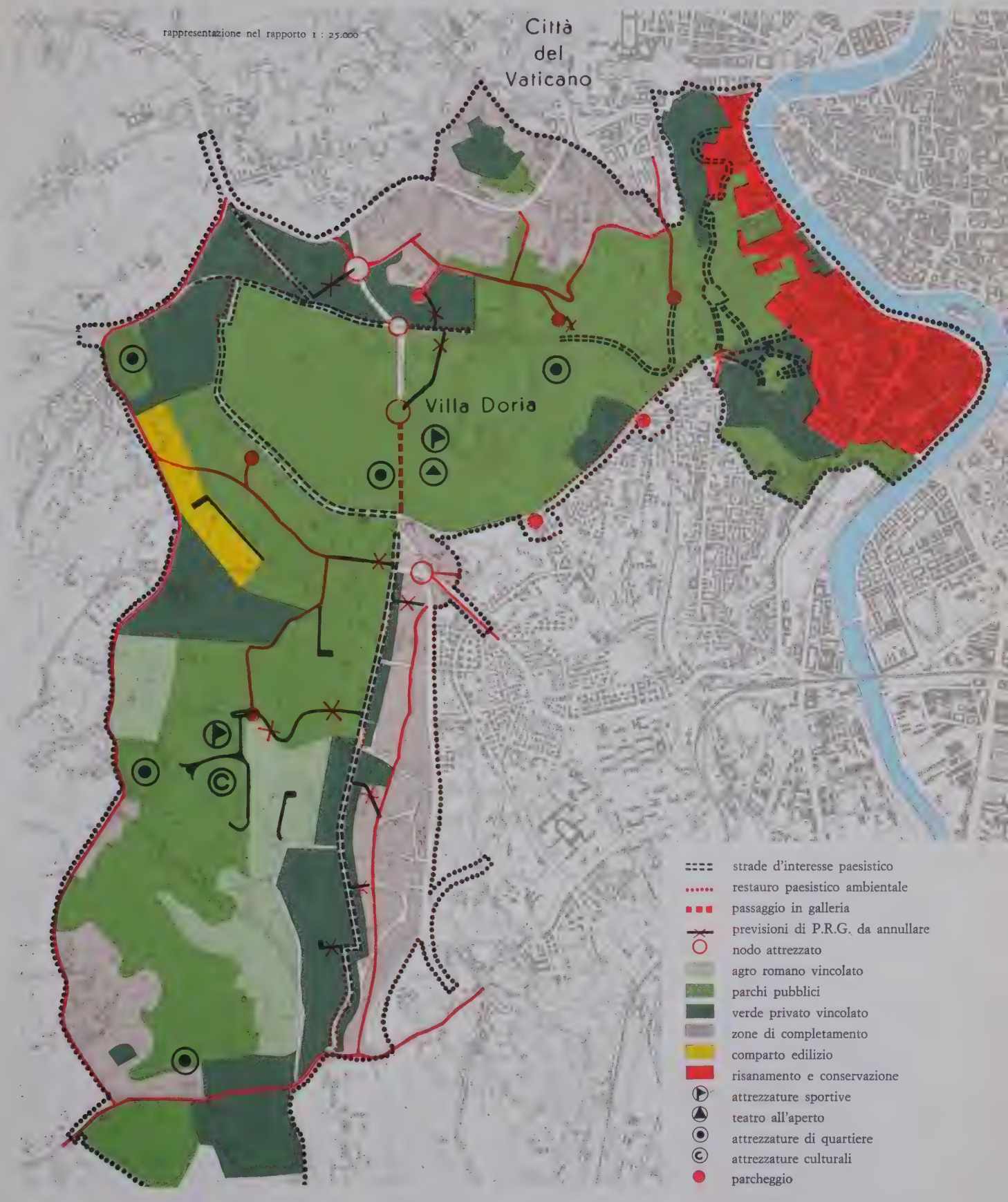
3 - 6	7 - 10	11 - 14	Totale
63.133	99.435	105.748	1.578.335

Popolazione da insediare:

3 - 6	7 - 10	11 - 14	Totale
14.608	23.000	24.469	365.213

A ciascuno degli allievi cosí determinati sarà necessario attribuire un numero di mq. che potremo ricavare dai regolamenti vigenti e da esperienze e studi fatti, a seconda del tipo di scuola che frequenteranno.
Il D.P.R., 1 dicembre 1956, n. 1.688 (regolamento per le scuole materne ed elementari) prevede, per la scuola materna mq. 15 per ogni bambino iscritto, mentre prevede per la scuola elementare che la superficie totale del terreno sia calcolata nella misura di mq. 325 per aula.
Da ciò ricaviamo, ammettendo di installare 30 alunni per aula, che sono necessari circa 11 mq. ad alunno.
Per la scuola di completamento dell'obbligo sappiamo che è in elaborazione il regolamento relativo, tuttavia ci riferiamo al convegno di studio sull'edilizia per la nuova scuola media tenutosi a Bologna nel marzo scorso e del quale sono in corso di pubblicazione gli atti. In tale convegno si era assunto come minimo un valore di 20 mq. per alunno.

Progetto di variante proposto da «Italia Nostra» per la zona di villa Pamphili



Roma: progetto di variante proposto da «Italia Nostra» per la zona di Villa Pamphili

Allegato al n. 40 di Urbanistica

Facendo gli opportuni calcoli otteniamo che sono necessari:

94,7 ha. per la scuola materna
99.4 » per la scuola elementare
211.5 » per la scuola media
405,6 » totale per la popolazione insediata.

E inoltre

21,9 ha. per la scuola materna
23,0 » per la scuola elementare
48,9 » per la scuola media
93,8 » totale per la popolazione futura.

Complessivamente quindi saranno necessari 499 ha. dai quali detrarremo quelli che, secondo la relazione, già esistono e risultano essere 118. Concludendo, saranno necessari complessivamente nelle aree già urbanizzate e parzialmente urbanizzate 381 ha.
Constatiamo quindi una differenza di 110 ha. in meno nel calcolo degli uffici comunali che propongono 270 ha.
Rileviamo comunque in questo nostro calcolo, che riteniamo concettualmente corretto, alcuni difetti dovuti a due ordini di ragioni:
1 dati sui quali abbiamo operato
2 carenze delle leggi e dei regolamenti.
Circa il primo punto rileviamo:
a si dubita che per le 3.950 aule esistenti ci siamo effettivamente i 300 mq. di area ad aula (che sono comunque inferiori ai regolamenti vigenti) corrispondenti a 118 ha. circa. Poiché per una scuola moderna l'esistenza di queste aree è irrinunciabile, riteniamo indispensabile una indagine qualitativa sullo stato delle attrezzature per adeguarle almeno ai regolamenti vigenti;
b confermiamo le riserve fatte all'inizio della nostra osservazione circa il numero degli abitanti che si insedieranno nelle aree ancora libere.
Circa il secondo punto:
a i regolamenti vigenti, dai quali abbiamo tratto i valori delle superfici da attribuire a ciascun alunno, sono antiquati a tal punto che proprio in questi giorni sono rimessi in discussione in sedi qualificate, come ad esempio presso la Commissione Parlamentare di indagine sulla scuola italana, perché non piú rispondenti alle esigenze di una scuola conforme ai criteri pedagogici nuovi, ormai acquisiti nelle nazioni piú avanzate in questo campo. Citiamo ad esempio gli indici prescritti dai regolamenti inglesi, che pure sono ritenuti insufficienti.

per la scuola materna circa 25 mq. ad alunno
per le scuole primarie » 16 » »
per le scuole secondarie » 46 » »

In base a queste considerazioni il calcolo fatto con gli stessi criteri di cui sopra darebbe i seguenti risultati:
per la popolazione esistente:

3 - 6 anni 157 ha.
7 - 10 » 159 »
11 - 14 » 486 »
Totale 802 »

Per la popolazione da insediare:

3 - 6 anni 36 ha.
7 - 10 » 37 »
11 - 14 » 112 »
Totale 185 »

Sommando i totali otteniamo 987 ha. dai quali detraiamo i 118 ettari che già esisterebbero ottenendo cosí 869 ha. complessivi necessari. Facendo la differenza con i risultati del nostro calcolo di minima otteniamo 498 ha. Concludendo nelle zone B, C, D, chiediamo che vengano assegnati per l'edilizia scolastica preelementare e dell'obbligo altri 110 ha. che sono irrinunciabili in quanto calcolati in base all'effettiva esigenza della popolazione, come prescrive la legge.
In secondo luogo, considerando che si sta procedendo alla revisione degli standard nei regolamenti è necessario vincolare 498 ha. come aree di riserva.
Dalle considerazioni fatte sopra si dimostra che il parametro di 2 mq. ad abitante è del tutto insufficiente. Infatti dividendo i 499 ha. calcolati secondo l'ipotesi minima, per la popolazione che ad essi compete, otteniamo che sono necessari circa mq. 2,6 ad abitante, mentre dividendo i 987 ha. della previsione massima per la stessa popolazione si ottengono circa 5,2 mq. ad abitante. Da ciò deriva che sono necessarie 2,6 mq. ad abitante di aree di riserva.
Tale discorso va esteso integralmente alle aree di nuova espansione e cioè alle zone E, alle quali sono stati attribuiti 0,5+1,3=1,8 mq. ad abitante. Anche per le zone di espansione è quindi necessaria una revisione completa delle norme in questo senso.

Attrezzature per la prima infanzia

Nella relazione nulla viene detto a proposito di un fondamentale servizio quale è quello relativo alla tutela sanitaria e sociale dei piccoli da 0 a 3 anni di età, fino alla saldatura con la scuola materna ed elementare.
Se la legislazione attuale prevede infatti (legge n. 860 per la tutela della lavoratrice madre, del 26 agosto 1950) che i nidi per i figli delle donne lavoratrici abbiano carattere aziendale, da parte di tutti gli interessati, sia pure per motivi diversi, organizzazioni femminili, organizzazioni sindacali, associazioni padronali si chiede una revisione delle disposizioni vigenti preferendosi l'istituzione di nidi residenziali e sollecitandosi una riforma complessiva di tale servizio.
Va considerato inoltre che tale tipo di istituzione va previsto non solo per le madri lavoratrici, costrette ad essere lontane per molte ore dalle mura domestiche, ma per altre numerose esigenze ancora piú generalizzate: garantire una vita comunitaria elementare e naturale necessaria allo sviluppo psicofisico del bambino fin dai primi anni di età, provvedere in modo organico alla sua tutela sanitaria orientata secondo i criteri piú moderni nel senso della medicina preventiva, offrire in modo organico a tutti i piccoli ore di vita all'aria libera fuori delle ristrettezze dell'abitazione cittadina. Ci sono oggi a Roma invece solo 23 asili nido in grado di accogliere 1.781 bambini. Dai dati riportati piú avanti la popolazione infantile da 0 a 3 anni di età costituisce all'incirca il 5% della popolazione complessiva.
Si chiede pertanto di introdurre in modo esplicito nella tipologia dei servizi di quartiere gli asili nido e di stabilire per essi, seguendo i criteri indicati per la valutazione delle necessità scolastiche, un parametro territoriale specifico, da individuare con metodi analoghi a quelli suggeriti per la determinazione delle necessità delle scuole materne e dell'obbligo.

Attrezzature dei servizi nei quartieri

I problemi dei servizi nei quartieri si configurano diversamente nelle varie zone residenziali previste dal P.R.G.
Zona A: il fabbisogno dei servizi è stato calcolato sulla base della previsione di un relativo spopolamento dei vecchi rioni. Tale previsione non tiene conto del fatto che il decentramento direzionale pubblico e privato lascerà a disposizione delle residenze un notevole numero di vani, con la conseguenza prevedibile di un aumento di popolazione insediata e quindi del fabbisogno dei servizi.
Chiediamo perciò che vengano fissati fin d'ora i parametri territoriali in base ai quali i P.P. dovranno predisporre le aree per i servizi nella zona A analogamente a quanto fatto per le zone C ed F.
Zona B: si chiede che le aree ancora libere vengano destinate ad aree di riserva per i servizi come era previsto nel progetto di P.R. del giugno 1962.
Zona C: è necessario aumentare le percentuali di aree destinate a servizi con criteri analoghi a quelli già citati per le scuole.
Zona D: è necessario vincolare fin d'ora le aree per i servizi necessarie a soddisfare il fabbisogno. Si chiede quindi che nei piani particolareggiati che verranno redatti per queste zone il fabbisogno non venga calcolato sulla base della densità teorica indicata dal presente P.R.G., ma sulla base della popolazione che risulterà effettivamente insediata in tali zone le quali, per essere in gran parte edificate in base al Piano del 1931 e relativi P.P. recheranno densità reali molto superiori ai 300-400 abitanti per ha.
Zona E: si riscontra che i parametri che determinano la estensione dei servizi in rapporto al numero degli abitanti nelle zone di espansione sono generalmente inferiori a quelli riguardanti le aree urbanizzate o parzialmente urbanizzate che pure non si possono considerare sufficienti (almeno per quanto riguarda le scuole come sopra detto). Si richiede quindi di aumentare quei parametri fino a raggiungere l'entità di quelli effettivamente necessari.
Zona F: si riscontra una notevole carenza di aree destinate a servizi.
Infatti dovendo i P.P. essere redatti in base agli indici della tabella D delle norme di attuazione, si rileva che non si è tenuto conto della effettiva consistenza degli abitanti insediatisi in 20 anni di attività edilizia incontrollata e del pauroso incremento che questa attività inconsulta ha registrato nell'ultimo anno. Pertanto si ritiene opportuno, in sede di P.R.G., fondare le previsioni su dati piú reali.
Zona G: per quanto riguarda le zone G_4 si osserva che la possibilità di accorpamento prevista dalle norme tecniche dovrebbe essere evitata affinché la concentrazione dei volumi non turbi l'ambiente. Inoltre la possibilità di accentrare i volumi crea vuoti urbanistici non qualificati, in balia delle pressioni economiche generate dallo stesso accentramento. Si nutrono seri dubbi circa la possibilità di mantenere gli spazi, vincolati genericamente a verde, in condizioni da consentirne un uso collettivo. Comunque per sottrarre tali aree alle pressioni della speculazione si chiede che vengano cedute alla Amministrazione comunale perché provveda ad inserirle nel sistema dei parchi pubblici. Si chiede poi che venga soppressa nelle norme tecniche relative alla Zona G_4 la condizione « c » per la realizzazione di complessi organizzati, poiché non è ammissibile che in una città moderna si possano pensare tali complessi, nonché i loro servizi, non aperti all'intera cittadinanza.
La possibilità poi che si dà alle grandi società immobiliari di realizzare quartieri autosufficienti con servizi chiusi permette lo svincolo delle stesse dal controllo degli organi preposti alla pianificazione.

Villa Doria Pamphili

Già nell'aprile del 1961 Italia Nostra aveva organizzato un convegno dedicato al comprensorio Aurelia-Villa Pamphili-Gianicolo. Dopo la adozione del piano, nel quale la villa è interamente vincolata a parco pubblico, si viene a conoscenza del fatto che la principessa Doria-Pamphili sta disponendosi a trattare con il Belgio la vendita della parte piú rappresentativa della villa: l'edificio dell'Algardi ed il giardino all'italiana.
Per evitare tale pericolo la Sezione Romana d'Italia Nostra si mette in movimento, esercitando le massime pressioni su gli or-

gani competenti ed organizzando una pubblica sottoscrizione per l'acquisizione del meraviglioso parco di 180 ettari, chiuso al pubblico da oltre quarant'anni e ricco di reperti archeologici e di fontane barocche.
Viene anche organizzato un dibattito all'INARCH con la partecipazione dell'assessore Petrucci, dell'ingegner Ghio, dell'architetto Quilici, del notaio Staderini, presidente della Sezione Romana di Italia Nostra e presieduto dal prof. Giovenale. In tale occasione l'assessore ribadisce la propria intenzione e quella della Giunta di acquisire l'intera villa e non semplicemente una parte di essa, secondo la proposta avanzata in un secondo momento dalla proprietaria.
Tale proposta, che illustriamo, è solo apparentemente vantaggiosa perché priva la villa della sua parte piú rappresentativa e soprattutto la stacca brutalmente dal Gianicolo, cioè dalla sua zona di accesso dalla città, in un punto in cui la continuità con i parchi esistenti può realizzare un vero e proprio grande comprensorio verde che dall'esterno raggiunge il cuore della città in Trastevere:
a Cessione dei 74 ettari al di là dell'Olimpica, dietro pagamento dell'imposta di successione riguardante tale zona, che s'aggira intorno ai 90 milioni;
b Cessione del comprensorio al di qua dell'Olimpica al prezzo di circa 1250 lire al mq, ad eccezione però di 31 ettari che resterebbero alla proprietà, e naturalmente dei 5 ettari per i quali sarà esercitato il diritto di prelazione;
c In compenso, variante al piano regolatore in modo da trasformare i 31 ettari che rimangono ai Doria da parco pubblico a parco privato, con vincolo di assoluta inedificabilità e conservazione integrale delle alberature.
Italia Nostra ha organizzato anche una mostra a palazzo Braschi nella quale, con una serie di pannelli fotografici, planimetrie urbanistiche e stampe, la villa ed i suoi problemi vengono portati a conoscenza del pubblico.
Intanto la pubblica sottoscrizione ha un risultato inatteso: in meno d'un mese viene raccolta la somma di oltre venti milioni attraverso un numero sorprendente di offerte di cui ben poche superano le 10.000 lire (il maggior numero sono di 1000 e di 500 lire).

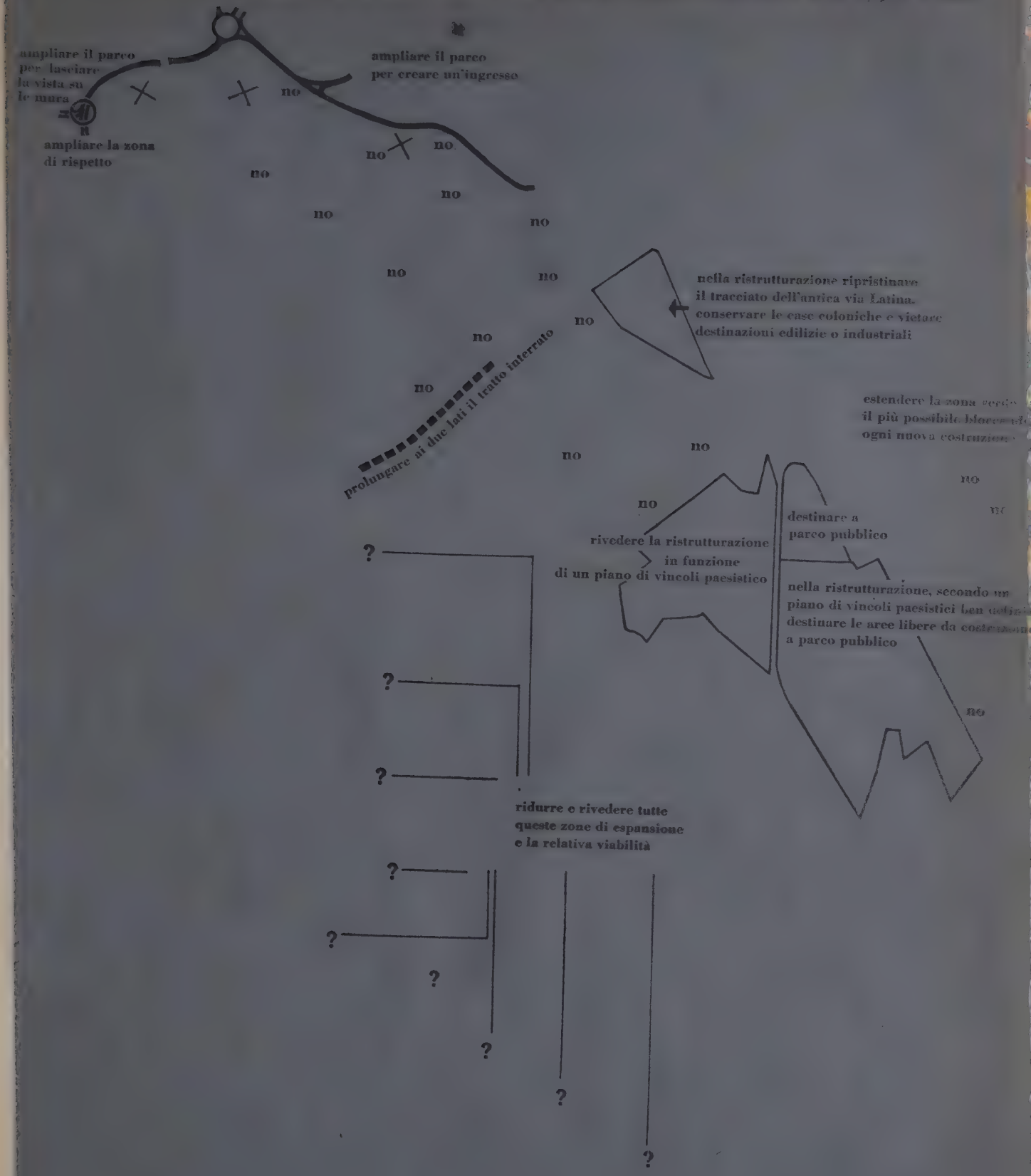
Villa Torlonia

Il 24 giugno 1963 il Consiglio di Stato accoglie tre ricorsi presentati dal proprietario Alessandro Torlonia contro il vincolo posto dal Ministero della Pubblica Istruzione sui terreni circostanti la zona monumentale di Villa Albani e che, interamente sistemati a parco, formano un tutto unico con la villa stessa e rappresentano l'ultimo pezzo non edificato delle vaste tenute dei Torlonia fuori porta Salaria, investite dall'espansione di Roma fin dagli anni '80.
La decisione del Consiglio di Stato non dovrebbe avere conseguenza alcuna per due ragioni: 1. Il vincolo posto dal Ministero della Pubblica Istruzione è ribadito dal nuovo piano regolatore nel frattempo adottato e le ragioni per cui è stato rigettato quel vincolo non si estendono automaticamente al piano regolatore; 2. Il Consiglio di Stato ha rigettato il vincolo non per questioni di merito, ma di forma, come già fece quando accolse il ricorso degli eredi Savoia contro il vincolo analogo posto su Villa Ada. Il Consiglio di Stato non ha detto cioè che il vincolo non deve esserci: ha detto che le ragioni adotte non sono sufficienti stando alla legge, ma non ha negato che se ne possano produrre altre. Il ministero della Pubblica Istruzione può quindi — e ci auguriamo che l'abbia già fatto — riporre il vincolo motivando con diverse e piú esaurienti parole le ragioni del vincolo stesso.
Quello che non capiamo è come mai il ministero della Pubblica Istruzione non sia capace di porre « formalmente » un vincolo, ossia di applicare correttamente quella stessa legge a cui si appella il Consiglio di Stato. E non capiamo nemmeno come mai i supremi organi dello stato siano incaricati di badare alla forma e non alla sostanza, di segnare gli errori rossi e blu nelle pratiche ministeriali e non di assicurare il verde ai cittadini. Speriamo che non succeda nulla di analogo al Ministero della Sanità altrimenti la vendita dell'arsenico diventerebbe una questione di etichetta.

Villa Anziani

Villa Torlonia non è del resto l'unico parco di Roma le cui sorti siano state nuovamente compromesse in questi ultimi mesi: sulla via Nomentana nel parco di Villa Anziani la Società Generale Immobiliare comincia a costruire nel luglio del '63. Ricostruire la storia di questa villa è facile: 1) nel piano regolatore del 1931 la villa era indicata come parco privato, ossia con la edificabilità di un ventesimo; 2) in base a questo piano nel 1955 la Immobiliare presenta un piano di lottizzazione; 3) nel 1958 a seguito di tale piano viene autorizzata la costruzione di due villini; 4) in data non precisata tra il 1958 e il 1962 (e quindi forse a licenza già scaduta) vengono iniziati e poi sospesi gli scavi per le fondazioni di uno dei due villini; 5) il 14 maggio 1962 viene presentata una variante al progetto dei due villini per unificarli in uno unico conservando la stessa superficie coperta e ignorando che nel frattempo è stato adottato il « piano Cioccetti » che vincola Villa Anziani alla conservazione dei volumi esistenti; 6) il 12 giugno 1962 alla vigilia del decreto Sullo la Commissione edilizia a tutta velocità autorizza la soprarichiesta variante in chiaro contrasto col piano allora vigente; 7) il 13 novembre 1962 quando il nuovo piano regolatore è in discussione al Consiglio Comunale, dopo quattro mesi dal decreto Sullo, ancora una volta con una fretta che non può non essere sospetta, viene rilasciata la licenza di costruzione; 8) nel luglio 1963 la Immobiliare inizia i lavori, ma la stampa insorge immediatamente; 9) il 30 luglio la Commissione edilizia (e perché non quella urbanistica?) decide che non è il caso di applicare le misure di salvaguardia a Villa Anziani.
Di fronte a tale paradossale ed assurdo complesso di fatti « Italia Nostra » prende immediatamente posizione in una lunga e circostanziata nota:
« Per quanto concerne Villa Anziani dobbiamo rilevare alcune contraddizioni, né ci è possibile concordare con la finale decisione dell'amministrazione di consentire, non il completamento delle costruzioni iniziate solo formalmente, ma addirittura l'approvazione di un nuovo progetto. Infatti se la Società proprietaria della villa aveva iniziato nel 1958 la costruzione di uno dei due villini autorizzati in data 29 ottobre 1958 secondo l'allora vigente piano regolatore del 1931, interrompendo poi però i lavori per oltre 5 anni, ciò non significa che essa potesse poi riprenderli in qualsiasi momento, o considerare comunque un suo permanente diritto acquisito, la utilizzazione di quella licenza.
Come è noto le licenze scadono e le costruzioni iniziate devono essere portate a termine entro due anni. Perciò quando la stessa società il 14 maggio del 1962, a tre anni e mezzo di distanza chiedeva una variante, questa avrebbe dovuto configurarsi come una nuova richiesta essendo scaduti tutti i diritti derivanti dalla precedente licenza. Tanto piú che il piano regolatore, in vigore a quella data, non era piú quello del 1931, ma quello del 24 giugno 1959. Mentre il piano del 1931 destinava villa Anziani a parco privato con la edificabilità di un ventesimo, il piano del 1959 la destinava ad edificazione con rispetto dei volumi esistenti: ma come giustamente fa osservare il comunicato del Comune la villa era allora libera da costruzioni, per cui la conservazione dei volumi esistenti significava esattamente conservazione del parco inedificato.
Non comprendiamo quindi come la Commissione Edilizia potesse

Osservazioni di «Italia Nostra» al P.R.G. relativo alla zona dell'Appia Antica


ampliare il parco per lasciare la vista su le mura
ampliare il parco per creare un'ingresso
ampliare la zona di rispetto
no
nella ristrutturazione ripristinare il tracciato dell'antica via Latina. conservare le case coloniche e vietare destinazioni edilizie o industriali
prolungare ai due lati il tratto interrato
estendere la zona verde il più possibile bloccando ogni nuova costruzione
destinare a parco pubblico
rivedere la ristrutturazione in funzione di un piano di vincoli paesistico
nella ristrutturazione, secondo un piano di vincoli paesistici ben definiti destinare le aree libere da costruzione a parco pubblico
ridurre e rivedere tutte queste zone di espansione e la relativa viabilità
?

Nota: per la lettura dettagliata delle leggende vedi la tavola del Piano Regolatore 18 dicembre 1962, situata fra pag. 18 e pag. 19 del presente fascicolo.

Osservazioni di «Italia Nostra» al P.R.G. relativo alla zona dell'Appia Antica

ampliare il parco
per creare un'ingresso
ampliare il parco
per liberare
la vista su
le mura
ampliare la zona
di rispetto
no
no
no

Colfiorella
CENTOCELLE
K.8
Acquasanta
K.10
Tor
Carbone
Capannelle
K.12
Via Appia Nuova
Torricola
Prato
Smeralda

Roma: P.R.G. relativo alla zona dell'Appia antica, con le osservazioni di «Italia Nostra»

rappresentazione nel rapporto 1 : 30.000

Allegato al n. 40 di Urbanistica

il 12 giugno 1962 approvare la variante richiesta sanzionando l'assurdo principio che la edificabilità di un ventesimo è uguale alla inedificabilità! Non possiamo non rilevare, inoltre, quanto incauta sia stata quella deliberazione della commissione edilizia, rilasciata due giorni dopo il rifiuto di Diana e sette giorni prima del decreto Sullo, in un periodo in cui sarebbe stata norma di buona amministrazione una certa prudenza, specie per i punti piú delicati della città, come appunto le ville della Nomentana. Tant'è infatti che nel piano pubblicato pochi giorni dopo (30 giugno 1962) la Villa Anziani era indicata come zona G1 ossia parco privato vincolato, e già da cinque mesi il piano regolatore aveva stabilito il vincolo per la villa Anziani, quando veniva rilasciata la nuova licenza il 13 novembre 1962. Se in tale circostanza l'amministrazione comunale si fosse avvalsa delle misure di salvaguardia non è esatto che si sarebbe ritornati ai termini della licenza rilasciata il 29 ottobre 1958 (cioè due villini anziché uno grande il doppio), dato che i diritti con quella licenza acquisiti, erano ormai completamente scaduti, sia per quello non completato entro due anni. Se si fossero allora applicate le misure di salvaguardia, si sarebbe impedita qualsiasi costruzione, garantendo la conservazione integrale, come sancito per le zone G1.
Infine non possiamo approvare la decisione presa dalla commissione edilizia il 30 luglio scorso (e alla quale il Sindaco non è del resto tenuto ad uniformarsi) che ritiene non si debba effettuare ricorso al prefetto per la sospensione dei lavori, sempre in base agli estremi della legge sulle misure di salvaguardia. Dice infatti nel suo comunicato l'amministrazione comunale che tale ricorso è possibile solo se le opere iniziate « compromettano o rendano piú onerosa l'attuazione del piano ». Tale non sarebbe la costruzione in corso dentro villa Anziani, ma desidereremmo ne venisse motivata la ragione.
Pochi giorni dopo « Il Messaggero » cosí insisteva (18 agosto 1963):
« Sarebbe certo interessante conoscere le vicende delle concesse autorizzazioni durante il periodo 1958-1962 per stabilire come e quando tali autorizzazioni sono state rinnovate ad ogni successiva scadenza annuale... Poiché le parole hanno un loro preciso significato non può sfuggire a nessuno che « rispetto dei volumi esistenti » non può voler dire in nessun caso rispetto delle lottizzazioni o delle costruzioni progettate in altri tempi. Un volume edilizio esiste o non esiste, non ci sono vie di mezzo.

Appia Antica

Intanto la distruzione dell'Appia Antica continua, a ritmo anzi sempre piú accelerato: il piano regolatore tutela efficacemente l'Appia solo da Tor Carbone in poi. Da Porta S. Sebastiano a Tor Carbone è del tutto insufficiente.
La gravità della situazione ha indotto la Sezione Romana dell'Associazione « Italia Nostra » a studiare una precisa e dettagliata variante al piano che è stata rimessa nel mese di ottobre 1963 alle autorità preposte all'approvazione del piano e a quelle cui spetta la tutela e la difesa dell'Appia. I dettagli tecnici e viari sono stati studiati dall'ing. Alberto Toscano.
Riportiamo la relazione e le tavole illustrative della variante.

1. *Parco Appio.* L'organizzazione del Parco Appio non è solo problema cittadino ma universale, che trascende le responsabilità dell'Amministrazione romana per investire quelle del Governo italiano ed eventualmente anche organi internazionali.
L'importanza del problema è stata del resto riconosciuta ufficialmente dal Consiglio Comunale che, in sede di adozione del piano, ha approvato il seguente ordine del giorno (rimasto purtroppo finora lettera morta):

O.d.G. n. 3 — « Il Consiglio Comunale, udita la relazione dell'assessore Petrucci sul progetto di PRG, ritenuto che il Parco dell'Appia Antica è uno degli elementi di essenziale, fondamentale importanza nell'assetto urbanistico della città, considerato inoltre l'incommensurabile valore storico, religioso, artistico e turistico della zona, da salvaguardare da qualsiasi deturpazione, visto che nell'ordine delle scelte tale problema assume carattere prioritario, considerato per altro che la spesa relativa può essere sollecitamente affrontata, delibera di autorizzare la Giunta ad operare con tutti i mezzi opportuni e con sollecitudine per l'acquisizione e sistemazione del predetto Parco pubblico ».
Non si tratta solo di impedire le distruzioni in corso da decenni, ma di scongiurare le future e di dare immediato avvio ad un'opera di definitiva restaurazione e sistemazione.
Si osservi invece quanto risulta dal PRG: vaste aree ai due lati dell'Appia, da tempo destinate ad uso privato, sebbene coperte dal vincolo G1 (parco privato vincolato alla conservazione delle attuali costruzioni e sistemazioni a verde, con esclusione di nuove costruzioni), vengono continuamente compromesse da incredibili abusi. Nonostante ciò il PRG concede ulteriori estese aree alla espansione edilizia con tipologia vincolata (E3) nelle località Roma Vecchia, Caffarella, Acquasanta, Belvedere, S. Sebastiano, ed addirittura alle spalle di Cecilia Metella. La città costruita è già avanzata a ridosso di queste località con l'espansione dell'Appio, Latino, Tuscolano, Quadraro e del 4° Miglio. Occorre fermare la città costruita ai limiti attuali interrompendo il completamento delle zone già approvate, costi quello che costi, e abolendo non solo le Zone E3 ma anche a Zona D (completamento) ricadenti entro i limiti del Parco.
Anche le Zone E3 ed E2 (espansione) lungo la via Ardeatina e ricadenti nei limiti del Parco vanno, se non abolite, almeno ridotte e rivedute nella forma e nella viabilità onde non gravino assolutamente sull'Appia, su cui nessuna nuova strada deve affacciarsi. Per le Zone F (ristrutturazione) bisogna definire, prima di procedere alla ristrutturazione, il significato che si vuole dare a questa parola polivalente: occorre predisporre già in questa fase degli studi un piano di vincoli ben preciso che impedisca future interpretazioni estensive chiarendo senza dubbi od equivoci che ristrutturare in *questo* caso significa ridurre densità, volumetrie, altezze.

2. *Viabilità del Parco Appio.* Il Parco deve avere una viabilità autonoma, svincolata dalla grande viabilità urbana e da quella del tessuto urbano circostante nonché da quelle delle zone urbane in esso incluse e destinate a ristrutturazione. Deve essere eliminata qualsiasi incidenza di traffico ad esso estraneo lasciando la Via Appia Nuova quale asse e unica via interna a servizio delle zone residenziali esistenti internamente al Parco. Deve essere abolito l'incremento di viabilità interna previsto nel PRG in funzione delle zone residenziali ed eventuali nuovi insediamenti non devono gravitare sull'Appia Antica.
La grande viabilità urbana deve o contornare o attraversare il Parco senza alcun contatto viario diretto; su questo punto dobbiamo segnalare alcune gravi deficienze del PRG e indichiamo le relative rettifiche.

Attraversamento del Raccordo Anulare. Va eliminato, mediante sottopassaggio, quella specie di passaggio a livello incustodito che è il suo incrocio con l'Appia.

Attraversamento dell'Asse Attrezzato. Salva ogni riserva sul tracciato, che dovrà essere riportato visibilmente sul terreno prima di ogni decisione, appare indispensabile prolungare la parte coperta sia dal lato dell'Acquasanta sia, e piú che mai, alle spalle del Belvedere per almeno 1 km di galleria complessivamente.

L'alternativa proposta da « Italia Nostra » per l'attraversamento dell'Appia tra porta S. Sebastiano e il Quo Vadis.

Attraversamenti multipli tra porta S. Sebastiano e il Quo Vadis. La ferrovia e l'Appia determinano, incrociandosi, 4 quadranti. Il PRG collegando direttamente tra di loro Via Marco Polo con Via Cilicia e la Tangenziale Interna con Via Cristoforo Colombo, rompe solo la divisione provocata dall'Appia ma mantiene quella della ferrovia e pertanto non ammette alcun collegamento diagonale, se non tramite la infelice e antiquata attrezzatura di Via Marco Polo; si avrebbero, nel breve tratto di 300 m., ben 5 ponti paralleli.

Contro questa manomissione, *che sarebbe la piú grave di tutte quelle perpetrate finora*, « Italia Nostra » propone un'alternativa che non incide minimamente sull'ambiente.

Sfruttando le caratteristiche del terreno è facile stabilire tra i 4 quadranti su accennati un collegamento con caratteristiche viarie di *autostrada urbana*; il numero e la larghezza delle carreggiate e delle corsie è adeguato al massimo traffico che potrà essere addotto nel futuro alle vie afferenti; le zone di scambio sono localizzate nei due sistemi di smistamento estremi, destinati peraltro al traffico locale, mentre le traiettorie principali sono prive di zone di scambio. Il sistema di smistamento a Ovest è quello previsto dal PRG; quello a Est va a contornare una conca naturale esterna alla Valle dell'Almone, già compromessa dalla ferrovia, e si collega con Via Illiria, col Pomerio, con le due strade ai lati della ferrovia e con la eventuale strada di 64 m. che risulterebbe dalla copertura della ferrovia, qualora in futuro venisse realizzata.

Tutto il traffico si svolge lungo la scarpata ferroviaria e resta di fatto occultato alla vista da tutte le possibili direzioni di osservazione mediante alcuni semplici accorgimenti.

La Valle dell'Almone resta intatta; verrà occupato un attuale deposito di carbone, il vecchio Dazio e un deposito di legnami; *la Via Appia resterà come è ora, né da essa si avrà alcuna percezione né di quanto è avvenuto né dello stesso traffico, il quale si troverà notevolmente avvantaggiato rispetto alla soluzione di PRG.*

È difficile fare il punto della situazione attuale: alcune prospettive si sono aperte, soprattutto per quanto riguarda le decisioni del Comune per il « piano 167 » e la sua stesura, attualmente non ancora completa.

Molti impegni, invece, come si è già rilevato, non sono stati mantenuti: ci riferiamo, in particolare, alla ristrutturazione degli uffici, alla organizzazione dell'Istituto, alla creazione di una commissione permanente per il centro storico.

Ma vi sono anche altre iniziative che non possono piú essere dilazionate come una riforma che renda efficienti le Soprintendenze ai Monumenti, attualmente impotenti anche a causa di un bilancio ridicolo. E occorre avviare, finalmente, una indagine vasta e rigorosa sul centro storico della città, con i suoi valori immobiliari astronomici e con la sua ormai grave crisi urbanistica; una indagine da cui far scaturire uno studio metodologico che dia base scientifica alle proposte d'intervento comprensoriali, senza le quali l'irrefrenabile serie d'interventi isolati continuerà a produrre danni irreparabili.

Se un giorno non lontano potremo augurabilmente contare su una legge urbanistica che ci dia la possibilità di attuare i piani, non dobbiamo farci trovare tecnicamente impreparati ad operare.

Infine vogliamo richiamare l'attenzione sulla lentezza con cui si svolgono i lavori delle controdeduzioni alle osservazioni del P.R. Conosciamo troppo bene la storia urbanistica di Roma per non esserne atterriti; mentre la nostra aspirazione è quella di arrivare alla scadenza del 18 dicembre 1965 con il piano firmato dal Presidente della Repubblica e dalla Corte dei Conti e con molti piani particolareggiati in cantiere.

Alcuni forse riterranno prematura ed esagerata questa preoccupazione per la scadenza delle norme di salvaguardia con due anni d'anticipo. Ma cominciamo a dirlo.

Altrimenti quando non sarà rimasto che poco tempo, sappiamo già i discorsi che sentiremo.

Italo Insolera e Mario Manieri Elia

Il piano per l'attuazione della legge 167 a Roma

di Marcello Girelli

La formazione del piano delle zone da destinare alla edilizia economica e popolare in attuazione della legge 18-4-62 n. 167, ha avuto a Roma una importanza particolare che gli deriva dal suo inserimento in un piú vasto, complesso e tormentato discorso urbanistico che, iniziatosi da molti anni, si era concluso (perlomeno per quanto riguardava la fase di progettazione) con la adozione del P.R.G. da parte del Consiglio Comunale in data 18-12-1962.

Già in sede di adozione del P.R.G. il Consiglio Comunale votò due ordini del giorno riguardanti l'applicazione della « 167 »: l'ordine del giorno n. 7 (sulla priorità degli insediamenti edilizi nell'ambito del primo programma biennale di attuazione), nel quale si disponeva, fra l'altro, che, nell'ambito del programma decennale dell'edilizia economica e popolare, gli interventi del primo biennio venissero localizzati nel settore est sud-est in modo tale da costituire l'ossatura direzionale delle nuove zone residenziali, escludendo ubicazioni periferiche o marginali, e nel rispetto delle percentuali fissate nella prima parte dello stesso ordine del giorno, e cioè il 50% nel quadrante est, il 20% nel settore sud nella zona Pontina ed il restante 30% nel resto del settore sud e nei settori ovest e nord.

Nell'ordine del giorno n. 9 (sui mezzi per l'attuazione del P.R.G.), si indicavano invece nell'art. 18 della legge urbanistica e nella « 167 » gli strumenti per attuare un valido controllo delle direttrici di insediamento nelle nuove zone residenziali permettendo di iniziare una sana politica delle aree fabbricabili dando la possibilità al Comune di incamerare gli incrementi di valore, conseguenti ad un corretto sviluppo delle opere di urbanizzazione. A tal fine si reputava opportuno che la scelta delle aree dovesse avvenire basandosi su criteri qualitativi preferenziali di acquisizione. Si disponeva inoltre che fossero reperite aree in misura adeguata ai concetti ispiratori della legge ed alle interpretazioni date dalle relative istruzioni ministeriali.

In vista della preparazione del Piano e dei problemi connessi alla sua elaborazione, al dimensionamento e alla sua attuazione, il Sindaco di Roma insediava il 18-4-63 il Comitato Comunale per l'Edilizia Popolare ed Economica.

A tale Comitato, di cui erano chiamati a far parte i rappresentanti dei principali Enti di intervento, le Ripartizioni comunali interessate, un rappresentante dell'INU e otto esperti, veniva affidato il compito di coordinare l'attività degli Enti e del Comune, di preparare, attraverso il lavoro di tre Commissioni (Aree, Fnanziamenti e Cooperative), dati e materiale necessari alla formazione del Piano.

Tali Commissioni portarono un notevole contributo alla preparazione della relazione che nel giugno 1963 veniva presentata dall'Assessore al Patrimonio, Dott. Carlo Crescenzi, al Consiglio Comunale, sui criteri di applicazione della legge « 167 ».

La relazione Crescenzi fissava, dopo un approfondito esame delle reali possibilità offerte dalla legge e delle possibilità di insediamento di nuovi abitanti nelle varie zone del P.R., il fabbisogno decennale in 700-800.000 abitanti; a tale cifra si era arrivati considerando il fabbisogno '73 come costituito dal deficit al 1963, dal coefficiente di rinnovo nel periodo 63-74, dall'incremento demografico nel decennio e dalla percentuale delle stanze vuote; alla cifra globale cosí ottenuta venivano detratte le aliquote relative alla edilizia di lusso, a una parte delle residenze che si sarebbero dovuto realizzare nelle zone dei centri direzionali e in quelle di edilizia con caratteristica speciale (zone I1 e I2) che non potevano essere vincolate nel Piano, ma che andavano incentivate nel decennio; un'ulteriore aliquota veniva detratta per la prevedibile diminuizione dei flussi migratori verso la fine del decennio stesso.

Approvata dal Consiglio la relazione Crescenzi, gli Uffici della Ripartizione Patrimonio e l'Ufficio Speciale Nuovo Piano Regolatore preparavano un primo schema di Piano che veniva approvato dalla Giunta nei primi giorni del mese di agosto. Su tale schema si iniziava la redazione dei Piani delle singole zone e la formazione degli elenchi catastali delle proprietà; si arrivava cosí al mese di novembre, quando il Piano veniva presentato alla approvazione del Consiglio Comunale con le relazioni degli Assessori Crescenzi (Patrimonio) e Petrucci (Urbanistica).

La discussione in Consiglio si protraeva per molti mesi e il Piano veniva formalmente adottato il 26-2-1964.

Il Piano adottato risulta, a seguito dell'accoglimento di alcuni emendamenti aggiuntivi, comprendente 5.169,15 ettari per 711.909 stanze-abitanti, ai quali vanno aggiunti circa 65.000 vani di programmi in corso di realizzazione.

La spesa complessiva risulta essere di circa 235 miliardi di cui 140 per le urbanizzazioni. Queste ultime venivano calcolate ad un costo medio, per le varie zone, di L. 3.000 al mq.; in tale cifra sono calcolate strade, acqua, fogne, luce, tutte le scuole, dalle materne alle superiori, e le attrezzature annonarie e sanitarie di quartiere. Va tenuto presente che in molte zone che risultano già parzialmente urbanizzate e in quelle a bassa densità le spese unitarie per mq. risulteranno minori consentendo in altre zone spese unitarie maggiori: un calcolo analitico effettuato dalla Ripartizione LL.PP. per la zona n. 46, zona completamente priva di urbanizzazione, ha fatto registrare una cifra di L. 3.500 al mq. comprendendo anche i grandi raccordi viari e un raccordo con la ferrovia Roma-Ostia. Senza tali voci i costi di urbanizzazione per la zona 46 risultano di circa 2.800 lire al mq.

Per quanto riguarda la ubicazione delle zone prescelte si può dire che dagli ordini del giorno prima citati e dal rispetto del P.R. adottato nel dicembre 1962, derivavano in maniera praticamente automatica le zone da vincolare nei settori est e sud, mentre nei settori nord e ovest, dove rimaneva la possibilità di scelta, si sono concentrati tutti gli interventi, tranne le poche aree già di proprietà di Enti, per il nord nelle adiacenze dell'asse attrezzato e per l'ovest verso il settore sud.

Gli elaborati in scala 1:2000 sono stati redatti dall'Ufficio Speciale Nuovo Piano Regolatore, conformemente alle nuove istruzioni ministeriali, indicando, nelle singole zone, la rete viaria ed una zonizzazione con gli indici di sfruttamento.

Pur con queste limitazioni, la dimensione del Piano ha costretto gli Uffici ad una enorme mole di lavoro in pochi mesi. È però evidente come i Piani presentati dovranno, all'atto esecutivo, essere approfonditi e in parte rielaborati.

Il Piano della « 167 » va configurato come l'inizio di una nuova fase dell'urbanistica romana; non va infatti dimenticato che il P.R.G., pure adottato dalla Amministrazione di centro-sinistra, rappresentava la indilazionabile chiusura di un discorso iniziato da altri e a cui la nuova Amministrazione, nella situazione venutasi a creare con la precedente gestione Commissariale, non poteva forse dare altra conclusione, anche se questa fosse stata considerata non pienamente soddisfacente.

Il diverso valore della « 167 » veniva sottolineato dall'Assessore Crescenzi, nella sua relazione alla Conferenza Nazionale sulla « 167 », affermando che « Il P.R.G., nella scia di antiche polemiche, non aveva ancora tranquillizzato molti di coloro che alle vicende urbanistiche di Roma hanno dedicato la loro appassionata attenzione. Il Piano « 167 » di Roma contiene gli elementi per fugare ogni dubbio, sulla volontà, che anima l'attuale Amministrazione capitolina, di promuovere l'ordinato sviluppo urbanistico della Capitale ».

P.R.G. di Roma adottato il 18-12-'62
con indicate le aree del piano di zona

Zona	*Superficie vincolata*	*Abitanti (stanze)*
Quadrante Nord		
1 Castel Giubileo	47,57	14.270
2 Fidene 1°	24,67	3.445
3 Fidene 2°	23,20	1.075
4 Serpentara 1°	44,57	8.915
5 Serpentara 2°	39,62	11.885
6 Valmelaina	121,43	18.675
7 Vigne Nuove	52,06	8.058
8 Prati Fiscali	13,63	1.915
9 Prima Porta	71,00	7.000
10 Casal dei Pazzi	60,56	10.575
11 Nomentano	85,60	10.570
12 Rebibbia	76,80	9.000
13 Pietralata	106,89	17.650
14 Tiburtino Nord	104,24	11.390
Quadrante Est		
15 Tiburtino Sud	182,00	33.545
16 La Rustica 1°	8,89	1.330
16/a La Rustica 2°	16,16	2.400
16/b La Rustica 3°	20,00	3.000
17 Casal Bertone	18,83	5.700
18 Arco di Travertino	33,51	3.025
19 Tor Sapienza	42,92	4.465
20 Ponte di Nona	163,00	18.500
21 Borghesiana	178,00	15.490
22 Tor Bella Monaca	374,00	33.445
23 Casilino	49,71	12.330
24 Finocchio	134,00	13.400
25 Fontana Candida	84,15	3.430
26 Breda	29,20	2.140
27 Giardinetti	98,50	14.775
28 Torre Maura	95,90	5.705
29 Torre Spaccata Est	46,10	5.970
30 Torre Spaccata Ovest	12,80	2.490
31 Osteria del Curato	51,70	5.600
32 Gregna	55,00	4.400
33 Quarto Miglio	5,25	1.105
34 Cinecittà	12,09	1.700
35 Cecafumo	2,09	930
35/a Roma Vecchia	1,45	1.010
73 Borgata Andrè	51,80	1.320
Quadrante Sud		
36 Pietra Papa	5,41	1.520
37 Ferratella	55,07	11.140
38 Laurentino	164,51	31.900
39 Grottaperfetta	152,35	30.470
40 Vigna Murata	84,22	16.860
41 Porta Medaglia	109,50	15.330
42 Falcognana Nord	148,73	21.880
43 Falcognana Sud	136,22	19.070
44 Torre Castellaccia	158,40	22.175
45 La Certosa	119,37	16.710
46 Spinaceto	185,82	25.970
47 Tor de' Cenci Nord	8,22	1.235
48 Tor de' Cenci Sud	59,32	8.305
49 Decima Sud	140,42	28.095
50 Decima Est	130,81	17.155
51 Decima Nord	89,15	17.850
52 Acilia	108,45	10.810
53 Palocco	75,48	4.250
54 Ostia Antica	106,87	7.430
55 Ostia Lido Nord	64,40	6.985
Quadrante Ovest		
56 Fiumicino	115,00	21.195
57 Isola Sacra	32,80	2.245
58 Magliana Vecchia	25,30	5.600
59 Colli Portuensi Sud	25,00	7.000
60 Colli Portuensi Nord	42,68	4.270
61 Corviale	60,53	8.512
65 Pineto	16,50	6.055
66 Acqua Traversa Nord	22,52	2.250
67 Acqua Traversa Sud	11,00	670
68 Primavalle Ovest	16,25	2.834
69 Primavalle Est	2,21	590
70 Cortina d'Ampezzo	15,25	545
71 S. Maria della Pietà	21,35	1.240
72 Ottavia Nord	20,45	2.135
Totale generale	5.169,15	711.909

piani delle zone d'espansione

piani delle zone miste (completamento, ristrutturazione, servizi, parchi, ecc.)

Nota: *Il Piano è stato redatto dalla II Ripartizione Patrimonio, dalla V Ripartizione LL.PP. e dalla XV Ripartizione Urbanistica Ufficio Speciale Piano Regolatore.*
Hanno coordinato i lavori per le tre Ripartizioni rispettivamente l'arch. Marcello Girelli, l'ing. Pietro Magri e l'ing. Piero Samperi.

9
1
2
3
5
6
72
4
66
70
7
71
67
8
11
10
12
13
16
68
69
14
15
16
65
16b
19
20
17
21
23
28
22
73
30
36
18
29
25
61
35
34
27
26
60
35
59
58
39
33
31
32
37
40
38
46
47
51
48
50
41
42
49
43
44
45
I

Le caratteristiche urbanistiche e tecniche del piano di zona

di Pietro Samperi

Prima caratteristica del Piano è l'aderenza al P.R., sia per quanto riguarda la scelta delle aree da vincolare nel loro aspetto di ubicazione e di attuazione temporale, sia per quanto riguarda l'applicazione delle nuove norme tecniche, delle quali il Piano delle zone ha costituito, anzi, il primo, felice collaudo.
Non v'è dubbio che il Piano della legge n. 167 costituisce per l'Amministrazione Comunale, in questo delicato momento di trasformazione delle strutture e degli strumenti urbanistici, un formidabile mezzo per condurre essa stessa, finalmente, la ristrutturazione e lo sviluppo della città su nuove basi tecniche, sociali ed economiche. Ed è proprio la pesante situazione urbanistica che abbiamo ereditato ad aver fatto scegliere, nel momento stesso in cui il nuovo P.R. apre nuove prospettive, una applicazione che può definirsi « moderatamente estensiva » della legge.
Alla luce di queste considerazioni si comprende quanto la scelta delle aree da includere nel Piano fosse importante e delicata, non trattandosi soltanto di mettere a disposizione degli Enti preposti alla costruzione di abitazioni economiche e popolari e dello stesso Comune per un proprio demanio, una quantità di aree sufficienti per il previsto fabbisogno in questo settore nei prossimi 10 anni, ma anche di disporre opportunamente tali aree per intervenire piú direttamente nella dinamica urbanistica della città.
Prima di descrivere i principali criteri che hanno orientato tale scelta, occorre tener presente che le zone di espansione previste nel nuovo P.R.G. sono fondamentalmente di due tipi:

a aree già comprese nell'organismo o nel tessuto urbano (di completamento) o prossime a quartieri e borgate periferici, con funzioni di riqualificazione di questi insediamenti;

b aree di vera e propria espansione per comprensori e quartieri satelliti, disposte nelle direttrici di sviluppo della città secondo le percentuali stabilite nei vari quadranti dal P.R.G.

Premesso a questo punto che si è sempre ritenuto conveniente procedere al vincolo di aree di una certa estensione e non di singoli lotti affinché l'intervento possa riuscire efficace, per il primo tipo di zone il criterio di scelta è stato quello di reperire aree che per dimensione e ubicazione, attraverso una nuova urbanizzazione o una ristrutturazione controllata, potessero indurre una piú efficiente riqualificazione nelle zone limitrofe; tale ricerca si è maggiormente concentrata in quei settori della città nei quali la situazione attuale o il nuovo assetto generale previsto dal Piano Regolatore rendono piú importanti e urgenti tali interventi.
Per il secondo tipo di zone il criterio deriva invece da considerazioni molteplici e piú complesse:

1 assicurare anzitutto che le aree vincolate rientrino comunque nei tempi di attuazione relativi ai prossimi 10 o 12 anni e, nello stesso tempo, garantire che tali aree possano sempre essere presenti in ogni programma biennale di attuazione del periodo predetto; da ciò deriva una distribuzione in tutti i quadranti proporzionalmente alle percentuali di sviluppo previste dal Piano Regolatore per ciascuno di questi.

2 Premesso che l'Amministrazione Comunale ritiene l'applicazione della legge n. 167 come incentivo per l'ordinato ed armonico sviluppo della città, necessità di distribuire le aree vincolate prevalentemente dove lo sviluppo deve essere accelerato nelle prime fasi di applicazione del nuovo Piano Regolatore.

3 Opportunità di articolare l'ubicazione delle aree vincolate in maniera da non creare squilibri, qualunque possa essere il ritmo di applicazione della legge nel corso dei 10 anni, nei vari settori di espansione; ogni squilibrio infatti si risolverebbe in ultima analisi in una alterazione del processo di realizzazione dello stesso P.R.

4 Opportunità di vincolare le aree sia nelle zone piú prossime all'attuale aggregato urbano, e quindi di piú facile e immediata realizzazione — anche se piú costose —, sia nelle zone piú esterne — meno costose — per creare nuclei satelliti di nuova impostazione.

5 Concentrazione delle aree vincolate su infrastrutture comuni già esistenti o di avviata realizzazione o previste nelle prime fasi di attuazione del P.R.

6 Concentrazione di aree vincolate in complessi di una certa dimensione al fine del maggiore e piú razionale sfruttamento di certe infrastrutture fondamentali (quali ad esempio i servizi di livello superiore, gli impianti e i collegamenti).

7 Alternanze di comprensori vincolati con comprensori liberi onde consentire, nella realizzazione, l'integrazione tra quartieri destinati ad edilizia economica e popolare e quartieri con diverse caratteristiche.

8 Aderenza, ancora, a uno dei principali scopi della legge n. 167, e cioè l'integrazione anzidetta, attraverso il vincolo di aree da destinare a edilizia economica in prossimità delle zone nelle quali, attraverso la già avvenuta acquisizione dei terreni, gli Enti preposti alla realizzazione dell'edilizia popolare hanno manifestato l'intenzione di creare nuovi complessi di tale genere.
Tali criteri, apparentemente diversi nelle opposte necessità di distribuzione articolata e concentrata, hanno fornito la giusta misura delle dimensioni e degli accorpamenti dei comprensori vincolati, escludendone comunque un accentramento in una o due sole zone del territorio o in corone circolari attorno alla città (a minore o maggiore distanza dal centro), e proponendone invece una disposizione per vari settori circolari, dalle zone piú interne a quelle piú esterne.
Ubicazione e ampiezza dei settori vincolati e di quelli liberi derivano poi direttamente dagli stessi criteri suesposti, nonché dai concetti fondamentali del nuovo P.R., nel suo disegno e nelle sue previsioni temporali di attuazione.
Unica eccezione per i settori non impegnati rimangono alcuni piccoli comprensori inseriti per necessità di ristrutturazione o perché vi sono già iniziative in corso da parte dell'Istituto Autonomo Case Popolari o dell'INCIS.

La superficie complessiva delle aree vincolate è di circa 5.200 ha., con una capacità di circa 712.000 stanze residenziali che, con l'adozione dell'indice di affollamento pari ad 1, equivalgono ad altrettanti abitanti. Ad ogni abitante, e quindi ad ogni stanza (o vano utile), viene attribuita la cubatura lorda di 80 metri cubi per uso residenziale.
La densità media territoriale per l'intero Piano risulta di circa 135 abitanti per ettaro; si deve tener conto che nelle aree vincolate sono compresi non soltanto tutte le strade, i servizi e il verde di quartiere, ma anche arterie, parchi e attrezzature di livello superiori (quali gruppi ospedalieri, centri annonari, impianti tecnologici), comunque dimensionati in base al numero globale di abitanti del Piano e ubicati dove maggiore è risultata la concentrazione di aree vincolate.
Gli elaborati tecnici del Piano delle zone sono costituiti, come previsto dalla legge, da veri e propri piani particolareggiati interamente redatti dai tecnici dell'Ufficio Speciale Nuovo Piano Regolatore. La dimensione del Piano e lo scarsissimo tempo a disposizione non possono certo consentire di considerare il lavoro svolto compiuto ed esauriente. Era d'altronde troppo importante concludere questa fase e avviare al piú presto il meccanismo per l'applicazione della legge n. 167, per indulgere ad una perfezione che nulla impedirà di raggiungere domani.

Zone 1, 2, 3, riunite:

Castel Galileo, Fidene 1°, Fidene 2°

rapporto 1 : 10.000

Indici di edificabilità (mc/mq)

Zona 1: $R_1 = 6{,}36$; $R_4 = 7{,}00$
Zona 2: $R_2 = 2{,}75$; $R_3 = 1{,}00$; $R_4 = 6{,}50$
Zona 3: $R_2 = 2{,}56$; $R_5 = 3{,}50$

Legenda

- zona residenziale R_1
- zona residenziale R_2
- zona residenziale R_3
- zona mista R_4
- zona mista R_5
- zone per servizi pubblici
- zone verdi pubbliche

simbologia delle attrezzature

- scolastiche (materne)
- » (dell'obbligo)
- » (superiori)
- convivenze
- culturali
- religiose
- sanitarie
- assistenziali
- sportive
- ricreative
- commerciali
- annonarie
- amministrative
- trasporti
- turistiche
- tecnologiche
- speciali
- aree di riserva
- di quartiere
- generali

Zone 11 e 12 riunite:

Nomentano, Rebibbia

rapporto 1 : 10.000

Indici di edificabilità (mc/mq)

Zona 11: $R_1 = 5{,}28$; $R_4 = 6{,}50$
Zona 12: $R_1 = 6{,}9$; $R_2 = 3$; $R_3 = 1$; $R_4 = 4{,}9$

Zona 15:

Tiburtino Sud ▶

rapporto 1 : 10.000

Indici di edificabilità (mc/mq)

$R_1 = 7{,}57$; $R_4 = 7{,}68$

Zona 19: Tor Sapienza ▶

rapporto 1 : 10.000

Indici di edificabilità (mc/mq)

$R_1 = 5$; $R_2 = 2$; $R_4 = 6$

◀ **Zona 23: Casilino**

rapporto 1 : 10.000

Indici di edificabilità (mc/mq)

$R_1 = 9$; $R_2 = 3{,}5$; $R_4 = 5{,}6$

Zona 38: Laurentino

rapporto 1 : 10.000

Indici di edificabilità (mc/mq)

$R_1 = 5$; $R_2 = 1{,}80$; $R_3 = 0{,}53$; $R_4 = 5$; $R_5 = 3{,}37$

Zona 50: Decima est

rapporto 1 : 10.000

Indici di edificabilità (mc/mq)

$R_1 = 7{,}63$; $R_2 = 5$; $R_3 = 5{,}50$; $R_4 = 7$; $R_5 = 7$

L'Amministrazione ha voluto comunque garantire un minimo di piani redatti con la migliore cura per consentire di formulare al piú presto il primo programma annuale, riservandosi di rivedere gli altri man mano che se ne prospetterà la possibilità di realizzazione e servendosi dell'apporto qualificato dei professionisti esterni attraverso appositi incarichi e concorsi.
Del resto qualunque piano, oggi ben formulato, domani, e ancor piú fra dieci anni, potrà rivelarsi superato dalla nuova tecnica urbanistica ed edilizia in continua evoluzione, per cui la procedura seguita appare senz'altro rispondente alle esigenze della situazione oltre che alle possibilità del momento.
Pur trattandosi in questo caso di un Piano settoriale, le cui scelte e i cui limiti provengono da considerazioni non esclusivamente urbanistiche, nel redigere i vari piani delle zone si è cercato di anticipare i nuovi criteri che si intendono introdurre nello studio dei piani particolareggiati con il nuovo P.R.G. Tra essi i principali sono:
a individuazione nel territorio urbano o in quello che si intende urbanizzare, di comprensori di una certa estensione, che presentino caratteristiche omogenee sia nell'ambiente geografico e naturale, sia nell'ambiente funzionale dell'intero organismo urbano.
b Formulazione, per tali comprensori, di un piano particolareggiato di massima — o pre-piano — unitario che definisca la struttura fondamentale e divisione poi, eventualmente, in piú parti che presentino un certo grado di indipendenza, ai fini della redazione dei piani particolareggiati definitivi; la minore dimensione di questi ultimi può infatti facilitarne l'adattamento ai tempi di attuazione e, come strumenti esecutivi, la realizzazione.
c Abbandono dei tradizionali schemi urbanistici e della rigida tipologia edilizia finora prevalenti nella nostra città per accogliere nuove strutture e composizioni piú aderenti alle necessità pratiche della vita moderna ed anche al gusto moderno.
d Necessità, specialmente per i comprensori piú vasti, di non limitarsi a disegnare una rete viaria, una zonizzazione per le residenze, e spazi verdi e aree per servizi dimensionati per le strette necessità locali, ma di concepire veri e propri quartieri capaci di vita autonoma e forniti di tutti quei servizi e attrezzature necessari per la loro vita ed estesi non solo al livello primario ma a tutti quei livelli che competono a vere e proprie città quali sono i nuovi quartieri di 30.000 abitanti o addirittura i gruppi di questi che, anche a notevole distanza dalla città attuale, raggiungono dimensioni di oltre 100.000 abitanti, come quelli del gruppo di Decima o della Pedemontana.
Né si possono prendere a modello i recenti quartieri coordinati sorti a Roma soprattutto per iniziativa dell'INA-Casa, pregevoli talvolta da un punto di vista compositivo, ma la cui assoluta mancanza di vita interna può essere giustificata soltanto dalla loro modesta dimensione e dall'inserimento nel tessuto organizzato della città.
La Roma attuale non può sopportare ulteriormente l'intero peso di nuove espansioni, neppure attraverso la realizzazione delle nuove zone direzionali dell'Asse Attrezzato, appena sufficienti a ristabilire un equilibrio nell'attuale critica situazione. Il cuore di questa città rischia di rimanere soffocato se altri cuori non riusciranno a far respirare di vita propria i nuovi quartieri satelliti.
e Una delle piú originali soluzioni adottate nella stesura dei piani particolareggiati nel quadro del Piano della legge n. 167 è stata la distribuzione della cubatura non residenziale prevista dalle norme del nuovo Piano Regolatore in ragione del 15% di quella residenziale.
Una pianificazione particolareggiata piú rigida di quanto non sia stata fino ad oggi, soprattutto a seguito della introduzione di piani plano-volumetrici e di destinazioni d'uso e della diffusione dei nuclei coordinati realizzati da parte di vari enti, deve infatti assicurare la vitalizzazione dei quartieri sia attraverso la loro composizione urbanistica e architettonica sia attraverso una attenta distribuzione delle destinazioni residenziali e di quelle non residenziali (per attività lavorative, direzionali, ricreative, commerciali, ecc.).
La qualificazione dei centri di quartiere deve infatti essere affidata a una giusta distribuzione tra zone per servizi pubblici, zone residenziali e zone per altre attività e attrezzature di carattere privato. È soprattutto per queste ultime che occorre lasciare nella ubicazione e nella composizione un certo grado di libertà affinché le varie iniziative, prevalentemente ad opera dei privati, possano trovare quell'« optimum » commerciale che è indispensabile per una piena riuscita.
A tal fine i nuovi piani particolareggiati prevedono per le varie zone edificabili una quota di cubatura non residenziale articolata in diversa misura percentuale rispetto a quella residenziale, a seconda del carattere e dell'ubicazione delle zone stesse.
In parti meno centrali degli stessi quartieri una aliquota della cubatura non residenziale potrà invece essere specificatamente destinata a quelle attività artigianali (botteghe, officine, laboratori, ecc.) che sono sempre presenti in ogni agglomerato urbano.
f La rete viaria compresa entro i piani delle zone vincolate è suddivisa in 4 categorie:
1 Tratti di arterie primarie di carattere cittadino che lambiscono o attraversano le zone interessate dal piano; esse mantengono all'interno di questo le loro caratteristiche di rapido transito con accessi limitati e svincolati.
2 Arterie principali di quartiere, alle quali viene garantito sempre un ampio grado di scorrevolezza.
3 Arterie secondarie di quartiere al servizio dei vari nuclei residenziali.
4 Strade di penetrazione entro i nuclei residenziali; queste ultime non sono state indicate nei piani particolareggiati in quanto dipendono dalle soluzioni particolari che verranno adottate all'interno dei nuclei stessi attraverso piani di lottizzazione o piani planovolumetrici, di cui si dirà piú avanti.
g Le aree destinate all'edificazione per destinazioni private sono state caratterizzate dall'indice di fabbricabilità fondiaria (al lordo però di eventuali strade di accesso o di spazi verdi privati comuni) e da norme di carattere generale e particolare per i vari piani. Si è cioè abbandonata la ristretta tipologia edilizia del Piano del 1931 per consentire una piú libera composizione aderente alle diverse caratteristiche e necessità, vincolata però da un limite massimo di cubatura. Le realizzazioni edilizie dovranno comunque essere precedute da piani di lottizzazione o da piani planovolumetrici estesi a interi nuclei o a gruppi di questi, corredati da un regolamento che, unitamente alle norme già formulate, ne definisca tutte le caratteristiche edilizie e architettoniche. Tali elaborati dovranno essere sottoposti all'approvazione della Commissione Urbanistica.
Le zone edificabili sono state suddivise in cinque categorie, caratterizzate ciascuna da un indice di edificabilità variabile entro un limitato intervallo — e comunque fissato per ciascun piano — e dal rapporto fra cubatura per destinazione residenziale e cubatura per destinazioni non residenziali.
Nelle tabelle allegate al piano di ciascuna zona, per le aree vincolate ai sensi della legge n. 167, sono indicate le superfici, le cubature e il numero di stanze (o abitanti) relativi a ciascuna categoria di zona edificabile.
h Le aree destinate a servizi e a verde pubblico sono state dimensionate e specificate secondo le norme del nuovo Piano Regolatore, intendendo i valori di queste ultime come minimi. Soltanto per alcuni servizi talvolta ne sono state ritoccate le percentuali, per eccesso o per difetto, assumendone o rinviandone la gravitazione nei riguardi di servizi e attrezzature già esistenti o previsti in zone limitrofe.
Assai importante risulta questo studio di integrazione dei servizi tra i nuovi quartieri e gli agglomerati esistenti, specialmente laddove questi, sorti spontaneamente, presentano le maggiori carenze, soprattutto nelle attrezzature scolastiche.
Particolare cura è stata anche posta al problema delle attrezzature per il culto, l'assistenza religiosa, sociale, sanitaria e ricreativa, nel quadro di un particolare e piú approfondito studio che l'Amministrazione intende svolgere anche in questi campi.

Piero Samperi

Le Halles di Parigi

2

Le halles di Parigi

di Emilio Tempia

Quantunque la tesi avanzata da molti autori ottocenteschi circa l'esistenza di un mercato romano sul sito delle Halles attuali sia stata recentemente controbattuta e praticamente abbandonata, è certo che l'origine del mercato è assai antica.
I testi in possesso degli storici permettono di far risalire le prime attività commerciali al regno di Luigi VI che, come ricorda un atto della Cancelleria Reale del 1136, si era preoccupato di diventare unico possessore dei terreni, già agricoli, dove si erano sistemati alcuni negozianti. L'atto del 1136 concerne un accordo pattuito col Vescovo di Parigi mediante il quale il Re ottiene il diritto di utilizzazione dei terreni pur concedendo al Vescovo il terzo del ricavato delle tasse.
Il nuovo mercato — creatosi per far fronte ai bisogni degli abitanti della riva destra della Senna che si andava sviluppando — si trovava alla periferia dell'abitato, ma a poco a poco l'estensione dell'agglomerato urbano fu tale che, circondato ormai dalle case, già nel trecento comprendeva, oltre alle Halles fatte costruire da vari Re e concesse in affitto, altre costruzioni piú piccole e piú numerose, edificate dai commercianti stessi, dimodoché aveva l'aspetto di un blocco di edifici messi assieme in modo assai disparato e poco razionale. È un fenomeno che, come vedremo, si ripeterà dopo gli interventi di Napoleone III e con la ricostruzione delle Halles quando l'espansione industriale moltiplicherà gli abitanti di Parigi: lo spazio diventa insufficiente nel mercato « ufficiale » e sempre piú i negozianti si installeranno nelle vie vicine con la tendenza, inoltre, a raggrupparsi per categoria, senza alcun dubbio per facilitare la ricerca dei punti di vendita da parte degli eventuali clienti. È cosí che le vie prendono il loro nome dalla principale attività commerciale che vi si svolge.
Alla fine del Cinquecento la situazione è già complessa: infatti, se la maggior parte delle attività commerciali si svolge negli edifici delle Halles propriamente dette ed in quelli privati vicini, alcuni fra i mercati piú importanti come quelli della frutta e della verdura non trovano oramai posto se non all'esterno, sulla pubblica via.

3

Funzione economica

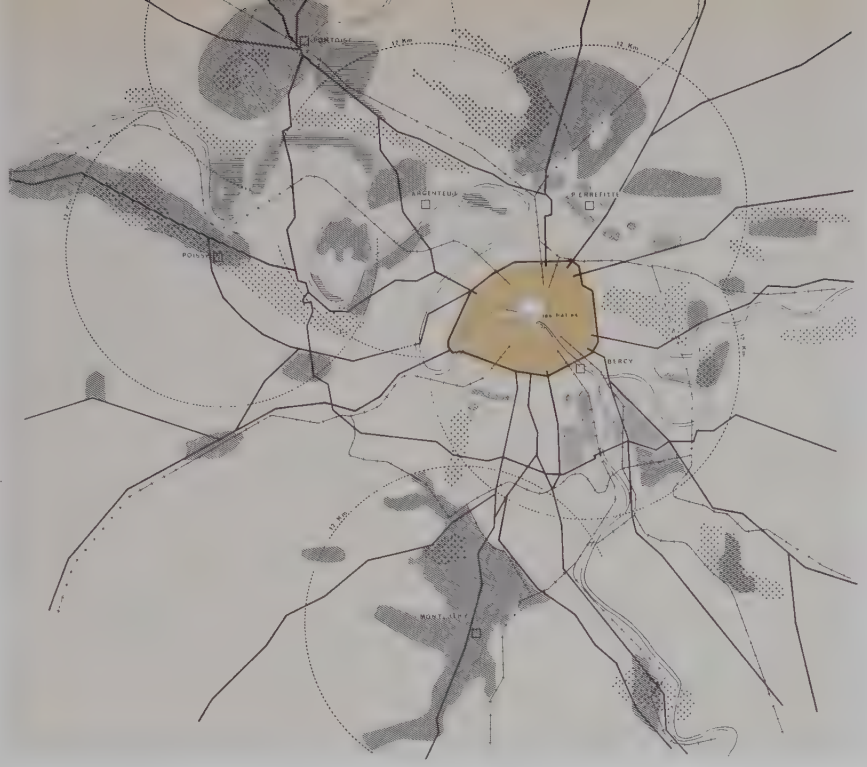
Fatto importante nello sviluppo del mercato parigino fu il sistema di protezione dalla concorrenza delle località vicine organizzato dalle Autorità: un decreto del 20 aprile 1393 creò una zona di quattro leghe intorno a Parigi nella quale era proibito acquistare merci dai negozianti che andavano a vendere sul mercato della città. Scopo evidente di tale regolamentazione era di evitare le transazioni periferiche che avrebbero potuto diminuire il volume di merci disponibile sul mercato parigino provocando rialzi piú o meno importanti dei prezzi. Una cintura daziaria che aveva per capisaldi alcune località importanti della regione quali Montlhéry, Meaux, Pontoise, Poissy, proteggeva i produttori dei dintorni della capitale dalla concorrenza degli agricoltori di altre regioni e li spingeva cosí a prendere la via del mercato parigino che andava acquistando in tal modo una funzione di centro commerciale regionale. Va notato che le dette località sono tuttora i limiti della cintura orticola della capitale e che inoltre a Montlhéry funziona da due anni un mercato all'ingrosso col sistema olandese di vendita all'asta.

Nasceva cosí il mercato tradizionale di derrate agricole, luogo dove tutti i produttori di una determinata regione venivano a presentare ai commercianti locali tutta la loro merce nettamente definita, durante un lasso di tempo prestabilito e qualsiasi operazione doveva essere contenuta in questi limiti di tempo e di luogo. Il mercato deve dunque, per esistere, obbedire ad una regola di tre unità: prodotto, luogo e tempo. Esso è pertanto contemporaneamente il luogo di confronto fra l'offerta e la domanda di prodotti agricoli ed un sistema efficiente di formazione dei prezzi, che variano in funzione di quantità offerte e richieste corrispondenti rispettivamente alle possibilità ed ai bisogni della regione presa in considerazione.

Nelle epoche in cui i mezzi di trasporto erano troppo lenti e troppo costosi per permettere le spedizioni massicce di derrate deperibili da un punto all'altro, esistevano in tal modo mercati autentici — uno per città, che diventava in tal modo capitale agricola regionale — e corrispondenti ad una realtà economica. Le quantità di derrate provenienti da regioni lontane erano minime in confronto a quelle delle zone di produzione circostanti ed i loro prezzi dovevano allinearsi a quelli dei prodotti del luogo.

L'accentramento della popolazione nei grandi centri urbani e lo sviluppo dei mezzi di comunicazione hanno, a poco a poco, avuto per conseguenza la scomparsa dei mercati locali come centri di formazione dei prezzi ed hanno posto i problemi dell'alimentazione umana in termini del tutto nuovi. Gli scambi si effettuano oramai su spazi molto piú vasti che nel passato; la diminuzione dei costi di trasporto e la loro crescente rapidità hanno portato il confronto dell'offerta e della domanda dal piano locale — o regionale — a quello nazionale. Il confronto è tuttora inorganizzato giacchè non sono ancora stati creati mercati nazionali delle derrate alimentari. I circuiti di distribuzione non hanno seguito l'evoluzione generale cosicchè attualmente non vige alcun sistema valido di formazione dei prezzi. Esistono circuiti cortissimi che permettono utili molto importanti ed altri, assai piú lunghi, che lasciano un margine molto piú ridotto.

Nel sistema di distribuzione che, nonostante la terminologia ufficiale, non possiede veri mercati all'ingrosso di produzione, le Halles di Parigi svolgono soltanto il compito di raggruppare la merce e di formare i prezzi, senza peraltro che il produttore — oramai tagliato fuori dal circuito — possa intervenire, mentre le quotazioni dovrebbero formarsi all'origine, come in passato.



Zone di produzione

- colture fruttifere
- colture leguminose di pieno campo
- colture d'irrigazione e campi irrigati da acque di scarico
- orti
- viabilità principale
- ferrovia
- centri di vendita e distribuzione

Il mercato attuale

Quando i trasporti venivano effettuati con carri trainati da buoi o da cavalli, la lentezza degli spostamenti non permetteva alla produzione agricola di una regione di entrare in concorrenza con la produzione agricola della regione vicina. Le piccole quantità che potevano ciò nonostante essere messe in vendita sui mercati di zone lontane, dovevano essere offerte al prezzo degli stessi prodotti della regione circostante.

5

La legge del 1896, che disciplina le Halles, riflette la situazione storica, e giunge ad istituire i « mandatari », rappresentanti i produttori lontani, che a quel tempo spedivano un'infima parte dei loro raccolti nella regione parigina.
Se Parigi fosse rimasta tale e quale era durante gli anni della « Belle Epoque », il mercato che si era venuto a creare a poco a poco nel giro di un millennio, avrebbe continuato a funzionare in modo soddisfacente. Quando però le merci che i mandatari, ed in seguito anche i commissionari che costituivano il mercato « libero » — non sottomessi all'osservazione degli obblighi del testo del 1896 e non sorvegliati dai facchini « ausiliari di polizia » — importavano in partite sempre maggiori dalle piú lontane contrade, finirono col sorpassare quantitativamente quelle prodotte in loco, il mercato venne sconvolto. Essendo inoltre sempre piú Parigi il grande polo di attrazione, al di fuori dei mercati locali tradizionali, si stabilirono altri circuiti. Può sopravvivere, in queste condizioni, il sistema di tre unità cui deve obbedire il mercato?

1 Unità di prodotto

Una semplice visita ai magazzini delle Halles permette di rendersi conto dell'enorme diversità degli imballaggi, che cambiano a seconda dei prodotti e delle regioni d'origine: sacchi, casse, cassette, panieri, quando poi la merce non è venduta sciolta ed esposta sui marciapiedi. È stato calcolato che, nonostante gli sforzi fatti negli ultimissimi anni per giungere ad un minimo di normalizzazione, vengono tuttora utilizzati non meno di 250 imballaggi diversi. La merce stessa è presentata in modo tale che non è mai possibile trovare la stessa varietà e lo stesso calibro nella medesima cassa.
Questo sistema sopravvive per il tornaconto che grossisti e fruttivendoli vi trovano, o, meglio, credono di trovarvi figurandosi di poter cosí ingannare il cliente ed imporre il prezzo a loro piú favorevole.

2 Unità di tempo

Tutti i mercati di produzione sono regolamentati indipendentemente l'uno dall'altro ed in una medesima regione le ore di vendita sono diverse e non coordinate cosicchè l'unico mezzo per conoscere la qualità ed il prezzo della merce è il contatto telefonico. Il produttore, però, deve correre da un mercato all'altro nella speranza di ottenere un prezzo piú elevato. Come se ciò non bastasse, la merce proveniente, mettiamo, da Avignone, può giungere a Parigi con uno, due o tre giorni di ritardo a seconda delle tappe effettuate sui mercati di produzione e sui mercati di distribuzione intermediari, come Lione. Quasi sempre si verifica il caso che la quantità piú importante è anche quella che accumula il maggior numero di operazioni commerciali, subisce quindi il maggiore ritardo e viene venduta al prezzo piú elevato. Poichè le partite minori vengono allineate allo stesso livello di prezzo, l'assenza di unità di tempo rappresenta un fattore di rialzo delle quotazioni.

3 Unità di luogo

Finchè l'unica merce messa in vendita era quella prodotta in loco, i mercati avevano un senso, ma dal momento in cui la tendenza sempre piú forte a consumare derrate importate da altre regioni portò lo squilibrio nel sistema tradizionale, i mercati diventarono una semplice espressione topografica, senza significato giuridico od economico, giacchè gli operatori possono stabilirsi dove a loro pare e piace.
Si può dire che, attualmente, si tende verso un mercato unico per tutto il Paese, ma in assenza di una rete efficiente di infrastrutture adatte. In questo « mercato » il circuito produttore-consumatore può essere diretto, ossia ridotto al minimo, oppure estremamente lungo con un'enorme cascata di intermediari.
In tutti i mercati, ad eccezione di quelli delle zone di produzione del litorale mediterraneo, le vendite al minuto sono effettuate da bottegai, da negozianti ambulanti o dai produttori. La maggior parte dei prodotti aumenta tuttavia di prezzo, dal remoto mercato di produzione fino all'ultimo punto di vendita, a causa del mercato di ridistribuzione di Parigi, dove del resto la produzione locale è sempre, o quasi, in minoranza. Contrariamente a quanto si potrebbe credere, i prodotti parigini non fanno concorrenza alla merce delle altre regioni. L'agricoltore parigino ha interesse a vendere al di sotto del limite concorrenziale poichè, essendo il suo guadagno percentuale piú elevato, può cosí limitare la propria produzione. Gliene derivano tutti i vantaggi che il malthusianesimo procura all'agricoltura moderna in generale ed alla produzione ortofrutticola in particolare. Evitando di mettersi in concorrenza, il che in pratica significherebbe per l'orticultura parigina il controllo dell'80% del mercato, egli rimane l'unico produttore francese a non correre i rischi della speculazione, e può accontentarsi di vendere soltanto quando la diminuzione degli arrivi gli assicura il controllo del mercato e quando gli intermediari sono costretti a comprimere i loro margini permettendo cioè al prezzo di vendita di avvicinarsi molto al prezzo di produzione, raro caso di ribasso sensibile a beneficio del consumatore.
La zona interessata da questo fenomeno è, data la concentrazione di popolazione di Parigi, molto vasta e corrisponde press'a poco ad un cerchio di trecento chilometri di raggio.
Il produttore delle regioni climatiche meglio situate non può approfittare di questo monopolio geografico di fatto ed è costretto a conservare un margine di sicurezza vendendo, per esempio, le primizie ad un prezzo massimo senza rapporto col prezzo di produzione; a questo punto la concorrenza non esiste piú, come non esiste piú per la

produzione della zona di Parigi. In questo grande mercato, l'azione del monopolio geografico è per lo meno proporzionale all'importanza della vastissima zona di ridistribuzione, che si trova interamente nella situazione descritta.

Al livello della produzione, invece, la concorrenza funziona appieno per determinati prodotti e soprattutto per la frutta. Le grandi zone di produzione si presentano come un mercato di venditori che dispongono soltanto di una clientela potenziale limitata e concentrata a Tolosa, Lione e soprattutto, naturalmente, a Parigi, dove gli spedizionieri inviano a caso la merce per liberarsene, a causa dell'attrazione che queste città esercitano. Basta quindi che il mercato scelto sia ingorgato perchè i prezzi crollino nonostante che, come spesso accade, la richiesta del rimanente del Paese rimanga insoddisfatta all'insaputa dello spedizioniere che manca di mezzi di informazione ed è naturalmente il produttore a pagare le spese di questa ignoranza.

È la situazione ideale per gli speculatori, spesso sfruttata dai pochi grossisti che hanno i mezzi di disporre di un servizio di informazioni importante che permette loro di conoscere le quantità offerte. L'operazione speculativa è anche facilitata dal fatto che l'unica richiesta da conoscere è quella di Parigi, massimo punto di concentramento della merce.

Quando la congiuntura è favorevole — e per ciascun prodotto i periodi propizi si conoscono in anticipo poichè queste crisi di sovrapproduzione provocate artificialmente sono cicliche e si ripetono regolarmente ogni anno — i cinque o sei grossisti cosí stranamente favoriti dalla sorte non si lasciano piú un attimo, sia per controllarsi a vicenda, sia per agire di comune accordo. Si dividono le zone da sorvegliare per scegliere il momento adatto all'azione che in genere è quello in cui i prezzi a Parigi tendono al rialzo. Non appena il livello raggiunto è giudicato sufficiente, utilizzano come agenti esecutivi le imprese di trasporto, che informano tutti i produttori che il mercato di Parigi diventa sempre piú interessante. L'affluenza di merci nelle Halles va cosí sempre crescendo ed i prezzi crollano. Eventualmente, per facilitare l'operazione, i grossisti interessati possono sfruttare anche lo stato psicologico del momento ottenendo dalle Amministrazioni interessate lo sblocco di contingenti in attesa di licenze di importazione. Basta, in questo caso, far differire, d'accordo coi funzionari interessati, l'apertura dei valichi di un giorno dalle « informazioni » trasmesse dai camionisti ai contadini perchè nulla sembri anormale e l'esportatore straniero non troverà nulla da ridire del ribasso poichè il contratto era stato firmato proprio per far fronte al rialzo improvviso dei prezzi, tanto piú che la sua merce sarà venduta dato che la merce di provenienza francese avrà abbandonato il mercato di Parigi. Appena esaurito il con-

11 *Ubicazione della zona di vendita di pesci, ostriche, crostacei.*

12 *Ubicazione della zona di vendita di burro, uova, formaggi, cacciagione, pollame.*

Valutazione architettonica

edifici in tutto od in parte vincolati

edifici di interesse artistico

edifici ben conservati (inizio del XIX secolo)

14 *L'Hôtel de Saint-Roman, nella Rue de l'Arbre-Sec, costruito nel 1680 e attualmente degradato dall'autorimessa che ne occupa il pianterreno. Il progetto del Principato di Andorra di trasferirvi la propria ambasciata non ha purtroppo finora avuto seguito.* 15 *Un aspetto del mercato intorno alla Borsa Merci.* 16 *Lo stabile al 115 della Rue Saint Honoré, occupato da una farmacia già esistente nel 1715.* 17 *Il palazzo all'angolo della Rue Saint Honoré e della Rue des Provaires, costruito nel 1700. Soltanto il balcone del primo piano è vincolato, cosicché i piani superiori sono rovinati dalle insegne pubblicitarie e dalle finestre murate, mentre il pianterreno è arredato dai buoi squartati esposti dal macellaio.* 18 *Il settecentesco Hôtel de Trudon al 52 della Rue de l'Arbre-Sec.*

tingente importato, bisogna fare appello a poco a poco alla merce metropolitana. Gli spedizionieri pagano prezzi irrisori ai contadini da poco « scottati » che, timorosi, non credono in un movimento ascendente dei prezzi. I grossisti, bene informati, continuano a dire che il mercato è difficile mentre vendono in rialzo. Non hanno lavorato nella prima fase, ma nella seconda hanno il mercato in mano. La loro riuscita è totale quando la prima tappa ha provocato la distruzione, durante il trasporto da Parigi ad un altro mercato o sul luogo stesso del raccolto per mancanza di acquirenti, di tutta la merce di una regione. Possono cosí, sfruttando questo precedente, dettare legge alle altre regioni. In tal modo l'affluenza di merce a Parigi crea col suo disordine un monopolio di fatto che è la base di formazione dei prezzi.

Automaticamente, le merci rivendute nei centri che dipendono da Parigi sono trattate al prezzo parigino piú le spese di trasporto, di manutenzione e piú i margini commerciali fino al punto di vendita. Per giunta, nelle grandi zone di produzione — Perpignano, Avignone, ecc. — i negozianti al minuto impongono al consumatore il prezzo formatosi a Parigi.

Esiste dunque un mercato nazionale d'ingrosso e Parigi è il punto di formazione dei prezzi. La formazione è falsa poichè non corrisponde a nessun elemento reale. Il produttore della regione periferica non ha interesse ad entrare in concorrenza. Essendo le spese che gravano la merce proveniente da regioni lontane soggette ad ampie variazioni, è impossibile addizionarle al prezzo di produzione reale; e non essendo il prodotto poi identico, è l'apprezzamento individuale del venditore e dell'acquirente che determina il prezzo. Il risultato è che per ogni prodotto esiste una quotazione minima ed una massima che non permettono mai di sapere a che prezzo è stata venduta una determinata quantità di merce e naturalmente le nozioni di tempo e di luogo non sono rispettate.

15

16

18

L'infrastruttura delle Halles

Molti studi sono stati fatti su quest'argomento, soprattutto nell'ultimo decennio: ricordiamo la relazione fatta al Consiglio Economico da Ernest Lemaire-Audoire, presidente del Sindacato dei Macellai Grossisti, e la profonda inchiesta effettuata da padre François Jeanjean dei Francescani di Hyères e dall'economista Daniel Barrère, ampiamente scritta da quest'ultimo in una monografia di ben 166 pagine[1]. Un servizio recentissimo di Pierre Manrique e Michel Roland completa ed aggiorna i dati raccolti negli anni precedenti e conferma la persistenza di uno stato di fatto pietoso. «Su tutta la superficie limitata dal perimetro delle Halles e nei padiglioni stessi, le merci sono esposte a tutte le intemperie, al freddo, alla pioggia, al caldo, alla polvere, al vento. Sono disposizioni assolutamente contrarie a tutte le regole di igiene». (Lemaire-Audoire). «Espulsi da piú di dieci anni dal loro padiglione, i grossisti di trippe hanno una sola fontana a loro disposizione... Negozianti, commessi e clienti si aggirano attorno ad un centinaio di bancarelle disposte su non piú di mille metri quadrati, e sguazzano in una melma rossastra, si infilano fra le casse riempite di teste di vitelli, di trippe, di cervelli, fegati, ammucchiati alla rinfusa. C'è di che avere la nausea per il rimanente della propria vita davanti ad ogni pur succolento piatto di fegatini» (Manrique e Roland).

Nè gli utenti dei padiglioni sono meglio attrezzati. I capannoni sono sempre quelli costruiti un secolo fa dall'architetto Baltard e, benchè uno di essi sia stato ricostruito dopo un incendio di qualche anno fa con un impianto frigorifero nei sotterranei, la situazione non è cambiata dai tempi del Secondo Impero: l'impianto è male utilizzato e peggio mantenuto.

La circolazione dalle 10 di sera diventa praticamente impossibile e, durante tutta la notte, il centro di Parigi — un rettangolo che ha per angoli Notre Dame, il Louvre, la Borsa e la Porta Saint Martin — è completamente bloccato dai settemila camion e camioncini parcheggiati fra le cataste di frutta e verdura o i buoi squartati. L'esistenza del mercato ha poi dato origine ad una serie di attrezzature diverse e alquanto strane che vanno dai 615 caffè — 249 sono situati nel quadrilatero centrale e 49 rimangono aperti tutta la notte — ai depositi di vagoncini e carretti a mano, luoghi di riunione e punti di appoggio dei «clochards» senza dimenticare poi gli alberghi che occupano gli stabili piú scadenti del quartiere (ricordiamo che il patrimonio fondiario è qui il piú vecchio di tutta Parigi) e che lungo la rue Saint Denis sono, tra l'altro, frequentati da quasi un migliaio di passeggiatrici che vi si avvicendano in tre turni quotidiani.

19

20

I progetti di riorganizzazione

Un decreto del 12 giugno 1954 poneva le basi giuridiche per la creazione di un mercato di distribuzione a Bercy sullo scalo merci della stazione ferroviaria di Lione. Benchè questo testo sia rimasto finora lettera morta, non mancano le condizioni propizie alla realizzazione del progetto. Gli interessati medesimi sarebbero abbastanza favorevoli, come lo dimostrano i magazzini già realizzati da grande spedizionieri quali Malissard, Danzas ed altri, su terreni contigui. Le centrali di acquisto dei grandi magazzini, come pure i responsabili delle mense delle grandi industrie quali la Renault, utilizzano da molti anni questo scalo merci e non è pensabile che, qualora un altro progetto venisse preso in considerazione, acconsentirebbero a trasferirsi altrove. Tecnicamente, la proposta del testo del 1954 contiene tutti gli elementi per farla considerare come la soluzione ideale dei problemi posti dall'esistenza dei mercati generali nelle grandi città. Il suo interesse quindi non si esaurisce nei limiti geografici della regione parigina. È uno schema esemplare valido per tutte le metropoli europee, atto a soddisfare tutte le esigenze degli utenti.

1 Quando si considera che le Ferrovie di Stato francesi trasportano circa il 70% delle derrate deperibili, si può facilmente capire come sia avvenuta la scelta del sito, lo scalo merci della stazione di Lione, che è il punto principale di arrivo dei prodotti alimentari consumati a Parigi (85% del traffico ferroviario). Le infrastrutture esistenti, edifici, binari coperti, parcheggi, comportano già attualmente una superficie di venti ettari, e sono interamente adibiti al traffico delle derrate alimentari. Tutti questi impianti possono essere utilizzati tali quali sono adesso e, per la creazione del mercato, non ci sarebbe da spendere nemmeno un centesimo.

2 Se le Ferrovie quasi monopolizzano i trasporti per i tragitti lunghi, gli autoveicoli assicurano senza concorrenza la ridistribuzione dallo scalo ferroviario. È quindi necessario prevedere dei parcheggi per un elevato numero di camioncini. Nulla di piú semplice: il Comune di Parigi possiede i quarantatre ettari del centro enologico di Bercy, un tempo fiorente ma oramai ridotto ad una serie di depositi di casse e a poche cisterne antiquate. Una mezza dozzina di ettari sarebbe sufficiente per sistemare le attrezzature vinicole e verrebbe ricuperata la superficie necessaria ai parcheggi.

3 Contemporaneamente, la grande estensione dei terreni liberati dal commercio vinicolo, permetterebbe di costruire da due a tre mila alloggi e di risanare uno dei settori piú squallidi della capitale per farne il quartiere piú ridente dove tutti gli abitanti potrebbero godere della vista della

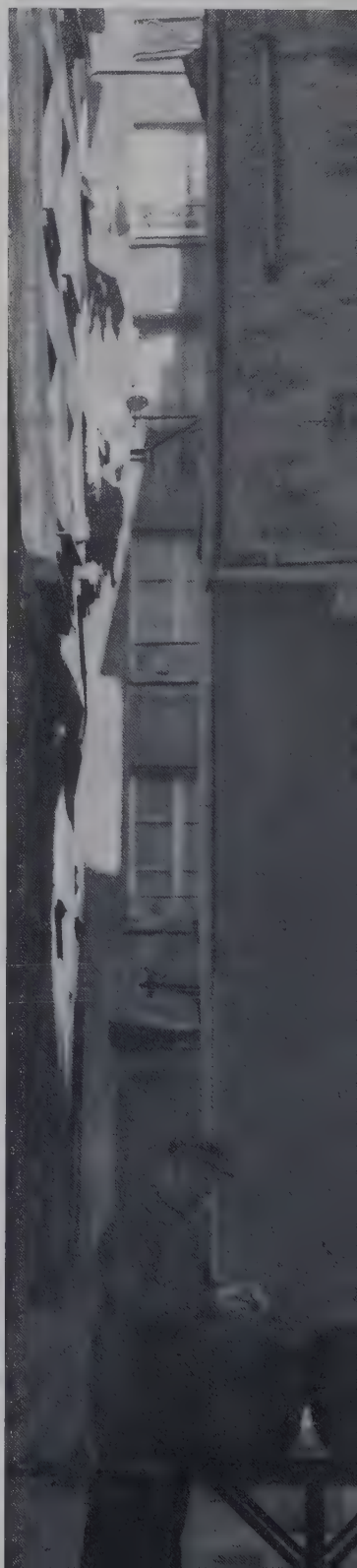
Caffè, alberghi ed altre attività connesse con il mercato

- caffè (615 in totale)
- caffè aperti tutta la notte (49)
- raggio di 30 m. dimostrante la concentrazione dei caffè
- case-albergo
- prostitute e loro zona
- deposito di carrelli
- *concentrazione di:*
- vagoncini
- carta straccia
- barboni

22

23

ANLRL
PILS



4780 MD75

Zona dei parcheggi

progressione oraria dalle 20 alle 8

rilievo orario delle vetture e dei camioncini effettuato tra le 6 e le 8: totale autovetture n° 6930

dalle 20 alle 22 » 22 » 24

dalle 0 alle 2 » 2 » 4

dalle 4 alle 6 » 6 » 8

33

34

35

Senna e di un'apprezzabile quiete in mezzo ai grandi alberi già esistenti e protetti da un vincolo testamentario.

4 Il piano ferroviario è situato a otto metri al di sopra della rete stradale attuale e non esistono perciò passaggi a livello. Lo scalo merci è allacciato alla zona circostante da una serie di rampe che eliminano gli incroci.

5 I parcheggi verrebbero utilizzati dagli utenti del mercato per un breve periodo quotidiano, dalle quattro alle otto del mattino. La parte riservata agli acquirenti sarebbe libera durante tutto il resto della giornata. Vi potrebbero senza difficoltà sostare cinquemila automobili i cui proprietari pagherebbero una modica aliquota giornaliera, largamente compensata dal vantaggio della sicurezza di un rapido collegamento con tutti i quartieri della città mediante la metropolitana che attraversa la zona.

6 Questo « scalo automobilistico », come pure il numero rilevante di residenti del nuovo quartiere, permetterebbe di creare al piano terra degli edifici un immenso « shopping center » a beneficio non solo degli abitanti del luogo, ma anche della popolazione della vicina periferia.

7 « Last but not least », il porto fluviale, un tempo adibito allo scarico dei vini, potrebbe essere utilizzato dagli agricoltori della regione che sfrutterebbero, come in Germania ed in Olanda, i fiumi ed i canali navigabili per trasportare piú economicamente i prodotti ortofrutticoli.

Poichè i gruppi commerciali, che traggono buona parte dei loro utili dalle operazioni speculative tuttora abituali, avevano fatto fallire i timidi tentativi di applicazione del decreto del 12 giugno 1954, fin dai primi giorni della Quinta Repubblica, si pensò ad una soluzione di ricambio. Una società privata aveva infatti deciso la costruzione di uno scalo merci autostradale a Rungis, nei pressi dell'aeroporto di Orly ed è logico che pensasse alla massiccia valorizzazione degli investimenti. Fece quindi di tutto per poter ottenere la creazione del nuovo mercato in una vasta area attigua a quella prescelta per lo scalo in modo che gli impianti potessero servire anche per l'enorme traffico rappresentato dai prodotti ortofrutticoli. La realizzazione del progetto attualmente allo studio dell'organismo creato a tale scopo, non cambierebbe nulla nel sistema esistente e permetterebbe quindi la continuazione delle speculazioni su grande scala. Inoltre l'elevatissimo costo delle infrastrutture — valutato ufficialmente per il momento in 42 miliardi ma che potrebbe raggiungere gli ottanta — inciderebbe in modo tale sul prezzo della merce che gli operatori economici hanno già espresso chiaramente la loro volontà di non abbandonare i loro magazzini delle Halles, incoraggiati in questo senso sia dalla legislazione che dalla giurisprudenza in materia, giacchè il tribunale di Bordeaux ha riconosciuto il diritto degli operatori di non trasferirsi sui nuovi mercati se non vengono pagati i danni subiti per l'abbandono dei loro vecchi magazzini [2].

Il nuovo concetto di "mercato„

La proposta del decreto del 12 giugno 1954 permetteva l'inserimento del mercato di Bercy in una rete di Centri di Vendita e di Distribuzione situati i primi nelle zone di produzione ed i secondi nei Centri di Consumo. Le ingenti spese richieste dalle « cattedrali di cemento » costruite in varie città per la risistemazione dei mercati, sono controproducenti e, anzichè migliorare la distribuzione delle derrate, ne aumentano il costo. Bisogna piú che mai affrontare la riorganizzazione economica dei circuiti.

1 In ogni zona di produzione, i prodotti preparati per la vendita — scelti, calibrati ed imballati — devono essere raccolti e registrati quantitativamente dai Centri di spedizione situati nelle immediate vicinanze del produttore, ad una distanza comunque non superiore ad una dozzina di chilometri e collegati alla rete di telecomunicazioni da un impianto di telescriventi.

2 La vendita dei prodotti si deve effettuare in apposite attrezzature dotate di « veilingen » — sale di vendita all'asta di tipo olandese con quadrante automatico — collegate tra di loro in tutto il Paese per permettere di conoscere immediatamente i prezzi praticati nonchè l'offerta e la domanda totali. Nel caso specifico della regione parigina, da un biennio funziona a Montlhéry un Centro di Vendita di questo tipo, gestito dai produttori stessi, che nel 1961 ha permesso la vendita di 12.800 tonnellate di merce.

3 Nei grandi centri di consumo i mercati generali attuali devono essere trasferiti per la vendita, su campione, di prodotti definiti da norme precise. Tutte le operazioni di carico e scarico verrebbero eliminate dalla presentazione dei campioni in un'apposita sala dotata di macchine contabili per la registrazione sia delle quantità vendute che dei prezzi praticati e di telescriventi per la loro istantanea diffusione.

È stato calcolato che la ristrutturazione della distribuzione delle derrate alimentari permetterebbe di economizzare 175 miliardi di franchi nel solo settore ortofrutticolo. Questo risparmio potrebbe venir diviso fra il produttore che vedrebbe un apprezzabile miglioramento del suo tenore di vita ed il consumatore che potrebbe avere un maggior potere di acquisto. Se si prendono in considerazione gli altri settori, la riduzione dei costi della distribuzione sarebbe percentualmente anche piú elevata e raggiungerebbe per lo meno il 25% dei prezzi attuali di vendita al minuto [3].

Emilio Tempia

Note

[1] Daniel Barrère: *Le marché français des fruits et légumes*. Editions Génin, Paris 1954. – Pierre Manrique e Michel Roland: *Les combinards doivent disparaître*. « L'auto-journal », 8 mars 1962. – Ernest Lemaire-Audoire: *Rapport présenté au Conseil Economique adopté le 8 juin 1949*. – Jean Martineau: *Les Halles de Paris des origines à 1789. Evolution matérielle, juridique et économique*. Editions Montchrestien, Paris 1960. – Des Schmutzige: *Bauch von Paris*. Der Spiegel 11.5.1955.

[2] La F.A. 15 avril 1962. *Pourquoi ne pas les transférer à Bercy? demande M. Barrère*. – Jean Legaret: *Rapport sur les Halles de Paris et le problème des Halles de Paris*. Paris, Imprimerie Municipale, 1960. – Michel Philipponneau: *La Vie Rurale de la Banlieue Parisienne*. Armand Colin, 1956. – Science et vie, mars 1957. – Jean José Marchand: *Le Paysan de Paris déménage*.

[3] Cf. Decreto n. 53-959 dd. 30 settembre 1953 che prevede la creazione di Mercati « di interesse nazionale ». (V. in proposito: Association pour l'Etude de la Distribution des denrées périssables. – Daniel Barrère: *Note spéciale sur les marchés intérieur*. – Daniel Barrère: *Le réseau de Marchés d'Intérêt National libérera 175 milliards* - « Service », Direction Juin 1961. – La France Alimentaire - 1er Avril 1962 - *Les marchés d'I.N.: une réforme simple et peu coûteuse proposée par M. D. Barrère*. – L'Express - 18 Avril 1960: *Fruits et légumes: un économiste propose des solutions*. – Rapport sur l'Organisation des Marchés des Fruits et Légumes en France, presenté à l'Assemblée Permanente des Présidents des Chambre d'Agriculture (A.P.P.C.A.) le 4 Mars 1960 par M. Louis Perdrigeon.

Photoreportage: *G. Cecchetti - Paris.*

Riorganizzazione dei trasporti pubblici a Francoforte

L'aumento delle popolazioni urbane e le difficoltà di circolazione dei veicoli privati inducono ad apportare miglioramenti nei servizi di trasporto pubblico ed a prendere in considerazione la riorganizzazione totale della rete viaria, com'è dimostrato dal seguente esempio.

La città di Francoforte (600.000 ab.), il cui centro storico fu pressoché distrutto durante l'ultima guerra, è oggi quasi del tutto ricostruita. Il suo sviluppo è stato tuttavia sottovalutato. Berlino, che doveva ridiventare la capitale politica ed economica della Germania, continua ad essere isolata. Per contro l'industria nel settore ovest si è sviluppata in modo sorprendente, grazie forse all'afflusso dei rifugiati che avevano abbandonato la zona occupata dai russi.

Questa, la ragione della grande importanza assunta da Francoforte, centro finanziario, industriale, commerciale, situato in una posizione vantaggiosa presso il centro di gravità e nodo di comunicazioni ferroviarie, stradali (incrocio delle autostrade Amburgo-Basilea e Rhur-Norimberga), aeree (aeroporto Main-Rhein) e fluviali.

La rete dei trasporti pubblici, costituita essenzialmente da tram elettrici e da linee d'autobus in periferia, è inadeguata alle esigenze. La superficie riservata alla circolazione, malgrado le nuove strade e l'ampliamento della maggior parte di quelle esistenti, è già diventata insufficiente. Nel centro della città è necessario spostare sottoterra e in aria le linee di trasporto pubblico per poter riservare il suolo ai veicoli privati, ai parcheggi e ai pedoni.

La municipalità, di fronte all'importanza del problema, ha avuto il merito di formare una commissione costituita da un importante ufficio svizzero specializzato in materia di circolazione, imprese tedesche e tecnici municipali con il compito di studiare a fondo le tre seguenti soluzioni di trasporto pubblico:

a sistema monorotaia Alweg (tedesco-svedese), sotterranea ed aerea nel centro, area all'esterno;

b sistema di tram elettrici, sotterranei nel centro, a livello all'esterno, sia su fascia di terreno in comune con gli altri veicoli, sia su terreno indipendente;

c sistema di ferrovia metropolitana, praticamente del tutto sotterranea.

2

Nei ripetuti bombardamenti su Francoforte a scopo psicologico, il centro della città ebbe a subire distruzioni superiori al 70% (fig. 2).
La ricostruzione ha permesso di ristrutturare il centro urbano con il miglioramento della rete di circolazione (ampliamento delle vie principali, costruzione di due nuovi assi nord-sud e est-ovest, diminuzione del numero degli incroci, spazi riservati ai parcheggi, passaggi pedonali ecc.) e di rivedere il piano di ogni isolato per migliorare le condizioni di vita: ciò è evidente dal confronto fra la situazione precedente (fig. 3) e la sistemazione postbellica (fig. 4). Ma lo sviluppo inaspettato di Francoforte costringe, 20 anni dopo, a riprendere in considerazione la rete di circolazione utilizzando questa volta il sottosuolo della zona centrale per i trasporti pubblici.

3

4

Tutte e tre queste reti devono essere completate da linee d'autobus.
La soluzione Alweg venne studiata dalla società autorizzata, i cui impianti di prova si trovano a Fühlingen/Colonia; le altre due da ingegneri facenti parte della commissione; tutte e tre vennero poi rivedute per facilitare i confronti.
Le proposte risultanti dai tre sistemi vennero basate su considerazioni economiche e tecniche, e principalmente sulla necessità di:
— prevedere un sistema di trasporto nettamente piú rapido e confortevole di quello tramviario e degli autobus attuali;
— prevedere impianti fissi e di materiale rotabile suscettibili di funzionare in un traffico determinato da una popolazione di 789.000 ab. prevista verso il 1990. Si dovrà quindi prevedere una frequenza maggiore con convogli piú lunghi che obbligheranno di conseguenza ad aumentare il parco rotabile ed a prolungare le banchine;
— trasferire nel sottosuolo la rete tramviaria e la metropolitana della zona centrale e situare sia nel sottosuolo che sopraelevata la monorotaia Alweg.
Il primo obiettivo perseguito dallo studio fu quello di determinare le esigenze future attraverso previsioni basate su una popolazione superiore del 20% a quella del 1960, cioè su 789.000 ab.
È certo che la circolazione assumerà proporzioni maggiori, ma è difficile determinare in anticipo quale sarà quella raggiunta dai trasporti pubblici. Nel 1956 il 10% dei movimenti pendolari tra luoghi d'abitazione e luoghi di lavoro era costituito da auto private; il 55% da autobus e tram, ed il 35% di spostamenti a piedi, su due ruote o in treno.
Nel corso di quattro anni il numero dei veicoli privati è passato dal 10 al 15%; comunque, viste le difficoltà di parcheggio e le ridotte possibilità di sosta nei nuovi garages, si prevede che l'utilizzazione di tale mezzo raggiungerà tutt'al piú il 20%. Supponendo che gli spostamenti a piedi, su 2 ruote o in treno rimangano costanti — ciò che attualmente si verifica — occorrerà essere in grado di trasportare il 45% dei viaggiatori che si spostano per ragioni di lavoro e che costituiscono la causa principale dei periodi di punta.
Varie indagini sull'origine e destinazione vennero effettuate alle 250 fermate (raggruppate in 51 zone) dei tram e degli autobus. I dati ottenuti vennero rapportati alle nuove reti per determinare le esigenze dei posti sia nelle ore di punta che in quelle normali. Nella figura a lato sono riportati soltanto quelli riferiti alla rete tramviaria essendo le altre due molto simili, ad eccezione del centro.
La differenza essenziale tra i tre sistemi non riguarda tanto le installazioni tecniche, come sarebbe logico pensare, quanto invece la densità delle stazioni e fermate e la loro distribuzione; una rete poco estesa dovrà essere completata da un certo numero di linee d'autobus, con ripercussioni economiche molto sensibili, senza contare la perdita di tempo per le coincidenze poco apprezzate dal pubblico.

A tutti e tre i sistemi sono state apportate due varianti e cioè:
Alweg: 1) rete A_o con percorso aereo in un senso e sotterraneo nell'altro in alcune strade del centro; 2) rete A_u, con tronchi unicamente sotterranei.
Tramvie elettriche: reti T_1 e T_2 a tronchi sotterranei piú importanti.
Metropolitana: rete M_1 composta da 5 linee; rete M_2, definitiva, con 8 linee.
Per ragioni di spazio ci limiteremo a confrontare le reti A_u, T_2 e M_2 in quanto sono risultate essere le piú valide; tutte e tre sono illustrate nelle pagine seguenti.
Prima di soffermarci sui risultati di tale confronto, ci sembra tuttavia utile illustrare anche le caratteristiche di ciascun sistema con i relativi vantaggi ed inconvenienti e presentare alcuni schemi funzionali ed esempi di installazioni. Per completare lo studio comparativo presenteremo, inoltre, nelle pagine seguenti, la monorotaia aerea *Safege* d'origine francese.

Schema di sviluppo urbano della città di Francoforte.

Strade: federali 61 km
di Land di 1ª classe 58 km
di Land di 2ª classe 52 km

Autoveicoli:	automobili	motociclette	autocarri
al 1.7.1949	10.720	6.541	6.183
al 1.9.1955	40.471	21.514	9.575

Mezzi di trasporto pubblici (comprese le linee del Taunus)
248,41 km di linee tramviarie
191,81 km di autobus
2,96 km di omnibus

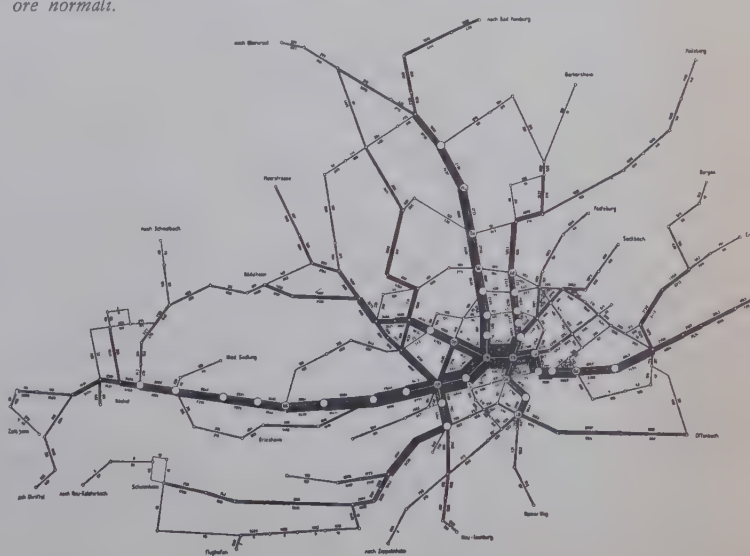
Traffico ferroviario Stazione Centrale di Francoforte 1957/58
113 treni direttissimi giornalieri
165 treni diretti giornalieri
656 treni accelerati giornalieri
Biglietti venduti nel 1956: 7.436.214

Movimento bagagli
(in partenza e in arrivo) 194.533 operazioni

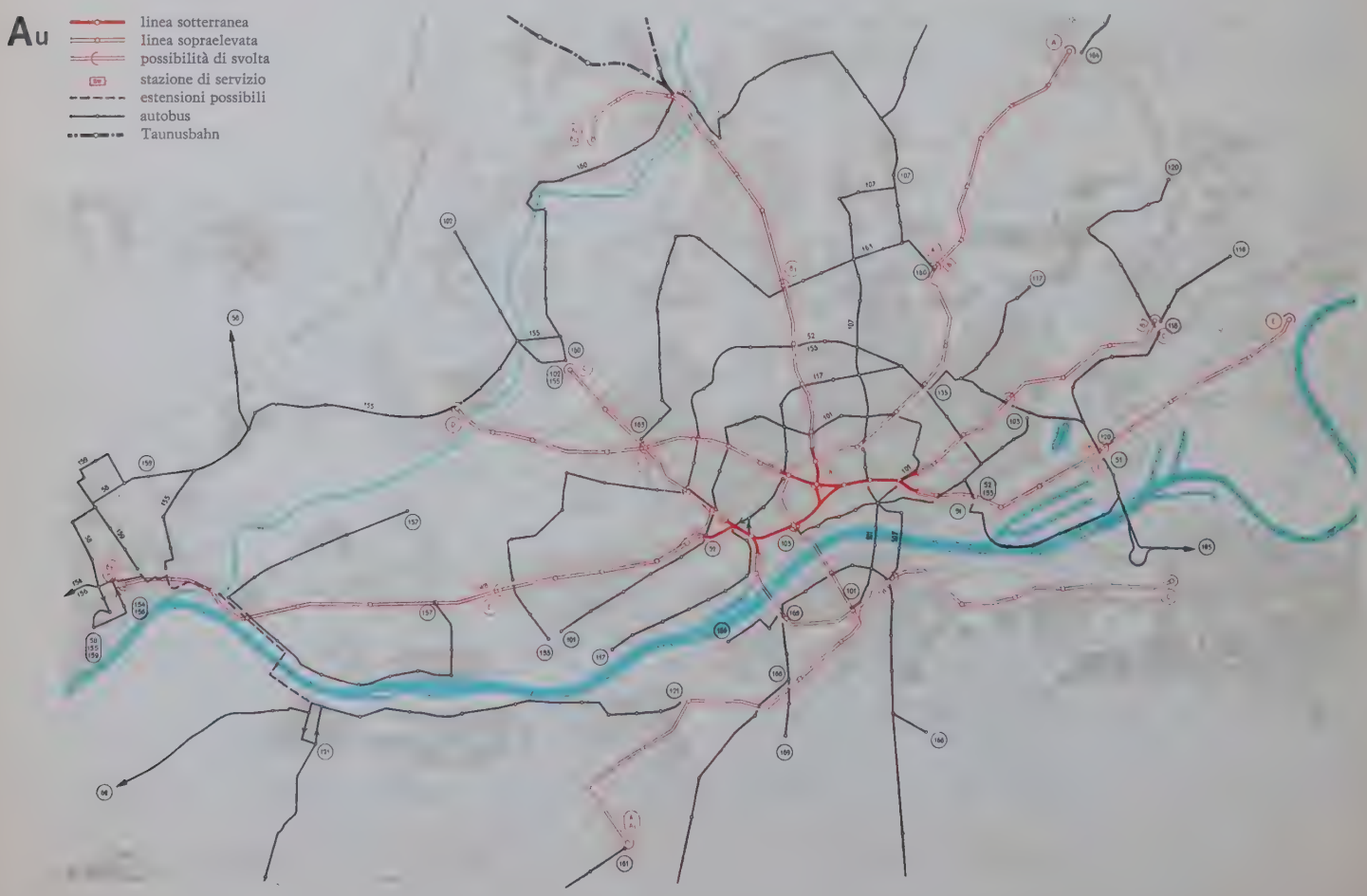
Spedizioni espresso	55.456 t.	Durante il 1956 complessivamente in tutte le stazioni ferroviarie di Francoforte
Merce a Grande Velocità	15.797 t.	
Merce a Piccola Velocità	184.268 t.	
Carico su vagone completo	3.151.614 t.	
Altri tipi di traffico merci (non pubblico)	1.094.595 t.	

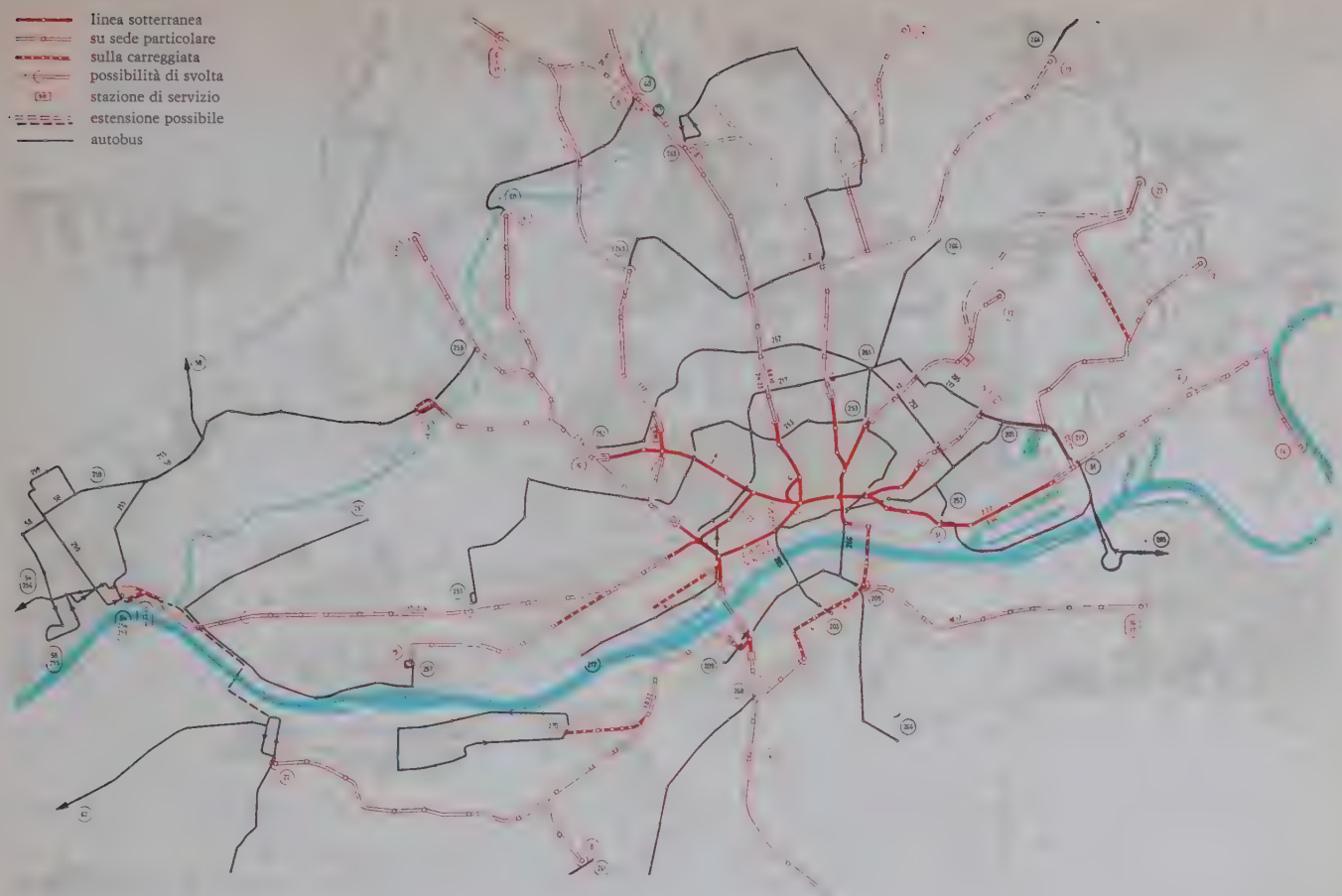
Traffico fluviale - Movimento merci nei porti di Francoforte
Navi in arrivo 9.498
Navi in partenza 9.498
Movim. merci: in arrivo 4.284.638 t. - in partenza 650.606 t.

Nel grafico sottostante sono indicati per ogni tronco della futura rete tramviaria il numero di viaggiatori previsto nelle ore di punta e nelle ore normali.



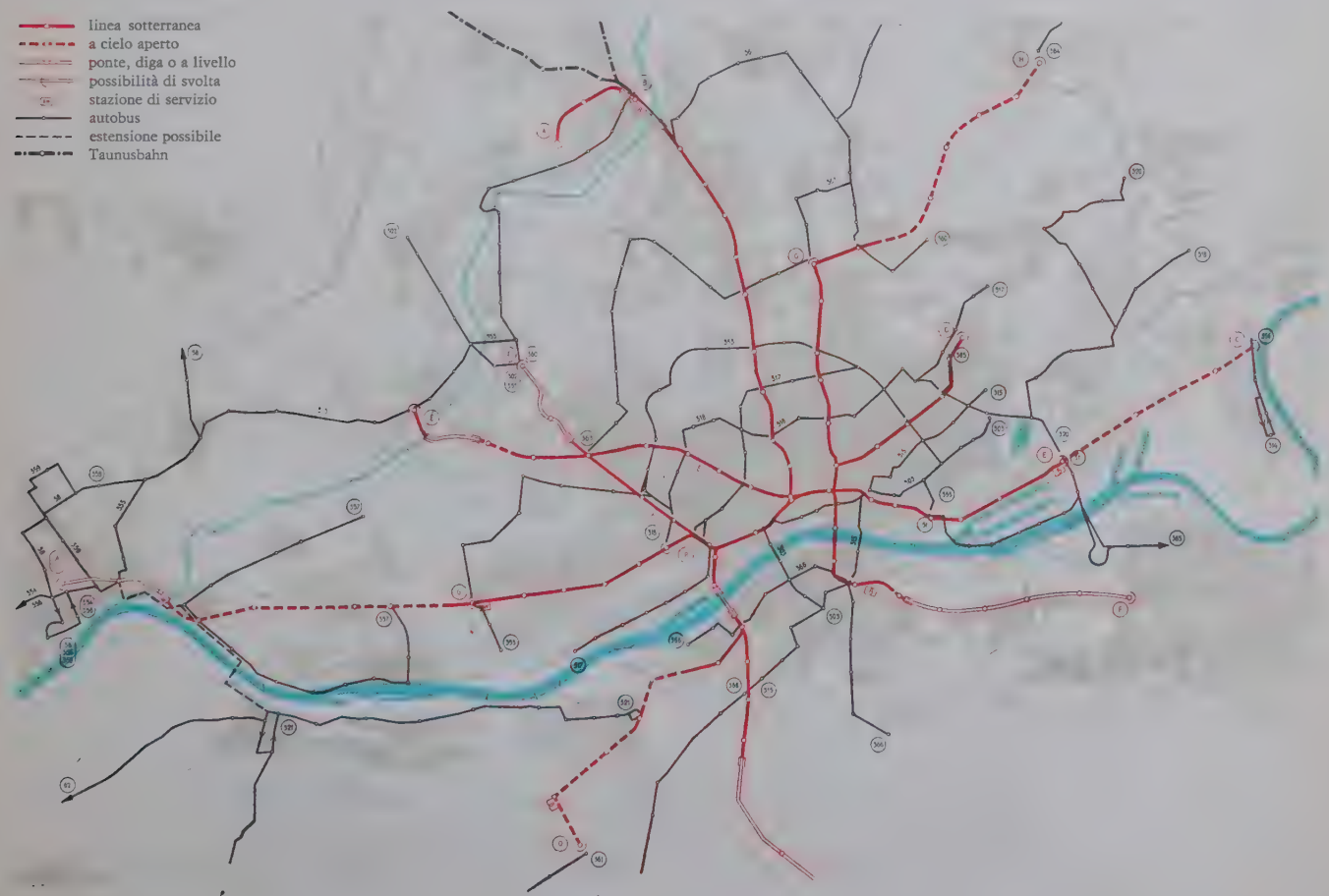
7 **L'attuale rete dei trasporti pubblici** della città di Francoforte, composta da linee tramviarie completate, nella zona periferica, da linee di autobus e da una linea elettrificata verso il nord-ovest e la foresta del Taunus. Le relative reti sono rappresentate nelle figure successive con le caratteristiche tecniche.
8 **Rete Alweg A u** composta da 9 linee di km. 63,1 di larghezza di cui km. 6,9 sotterranei, con 82 stazioni aeree o sotterranee di cui 7 a due livelli e 2 a « Y ». Lunghezza della rete degli autobus: km. 159,8. Durata dei lavori: 6 anni e mezzo.





M2

9 **Rete tram etettrici T_2**: composta da 16 linee su 103,1 km. di cui 21,2 sotterranei, 7,1 incorporati nella carreggiata e 74,8 su piattaforma isolata con 30 stazioni sotterranee e 162 fermate. Lunghezza della rete degli autobus: km. 115,8. Durata dei lavori: 12 anni. 10 **Rete metropolitana M_2**: composta da 8 linee per una lunghezza di km. 63,2 di cui 38,3 sotterranei con 91 stazioni di cui 4 a « Y » e 6 a « X ». Lunghezza della rete degli autobus: km. 146,1. Durata dei lavori: 14 anni. Capacità teorica massima: A : 40 treni da 600 posti all'80% = 19.200 passeggeri/h.; T : 110 convogli da 324 posti all'80% = 28.500 passeggeri/h., oppure 80 convogli da 648 posti all'80% = 41.500 passeggeri/h.; M: 40 treni da 600 posti all'80% = 19.200 passeggeri/h.



T2

Au

11

T2

12

M2

13

14

Le reti nel centro della città

I 3 schemi della pagina 110 riportano su scala piú grande il tracciato delle 3 reti nel centro di Francoforte. Come si vede l'Alweg comprende una linea aerea che passando sopra le antiche fortificazioni, oggi trasformate in parco pubblico, attraversa poi il Main al disopra delle acque. Il tram effettua questo attraversamento a livello della carreggiata, mentre la metropolitana lo fa in due tunnel al di sotto delle acque.

Sistemazione piazza Hauptwache

La piazza Hauptwache, a forma triangolare, costituisce attualmente il cuore della città ed un importante incrocio di numerose linee tramviarie correnti da est ad ovest e da sud-ovest verso il nord. I grandi magazzini, i negozi di lusso, la posta centrale, le banche, i cinema, gravitano tutti attorno a questo punto. Le nuove reti ri-

T2

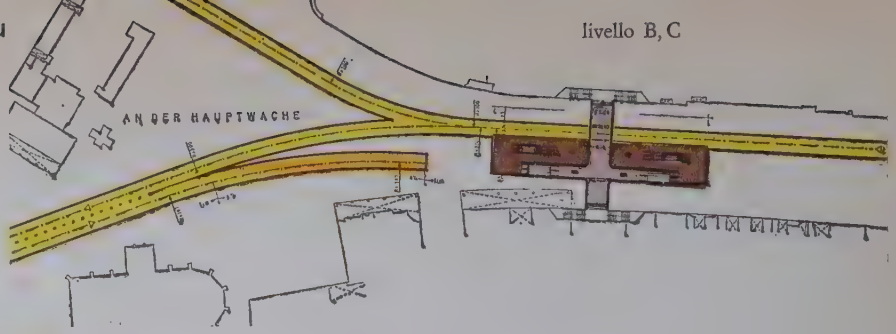
livello B, C

livello D

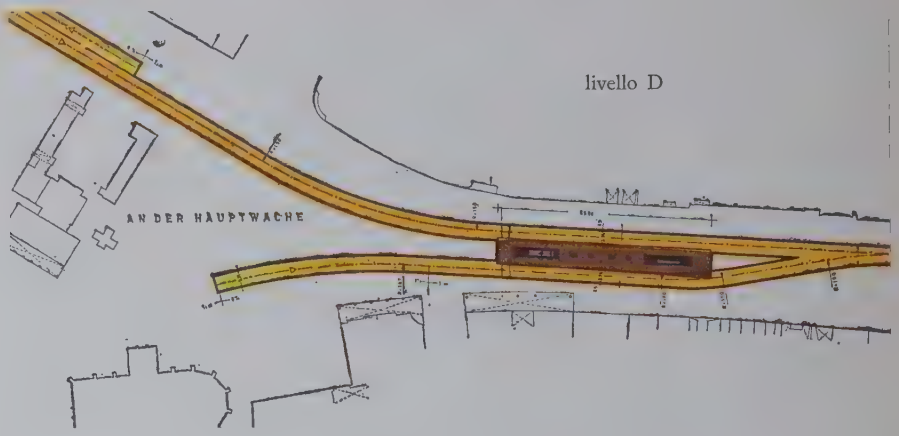
spettano questo centro d'attrazione e di coincidenza e le principali linee sotterranee passeranno quindi sotto questa piazza. La Alweg, invece, se ne scarta un po'.
Nelle figure da 15 a 20 sono visibili i tre livelli per ognuno dei tre sistemi; il livello B è stato riservato a dei passaggi pedonali sotterranei, che portano sia all'uscita al di là delle arterie di circolazione sia alle banchine situate ai livelli C e D.

Le sezioni centrali delle 3 reti Au (Alweg), T2 (Tram) e M2 (Metropolitana) illustrate nelle fig. 8, 9, 10, sono riportate in scala piú grande a pag. 110. Nell'inserto, le stazioni sotterranee dei tre sistemi situate sotto la piazza Hauptwache, nodo vitale della città (fig. 14).

Au

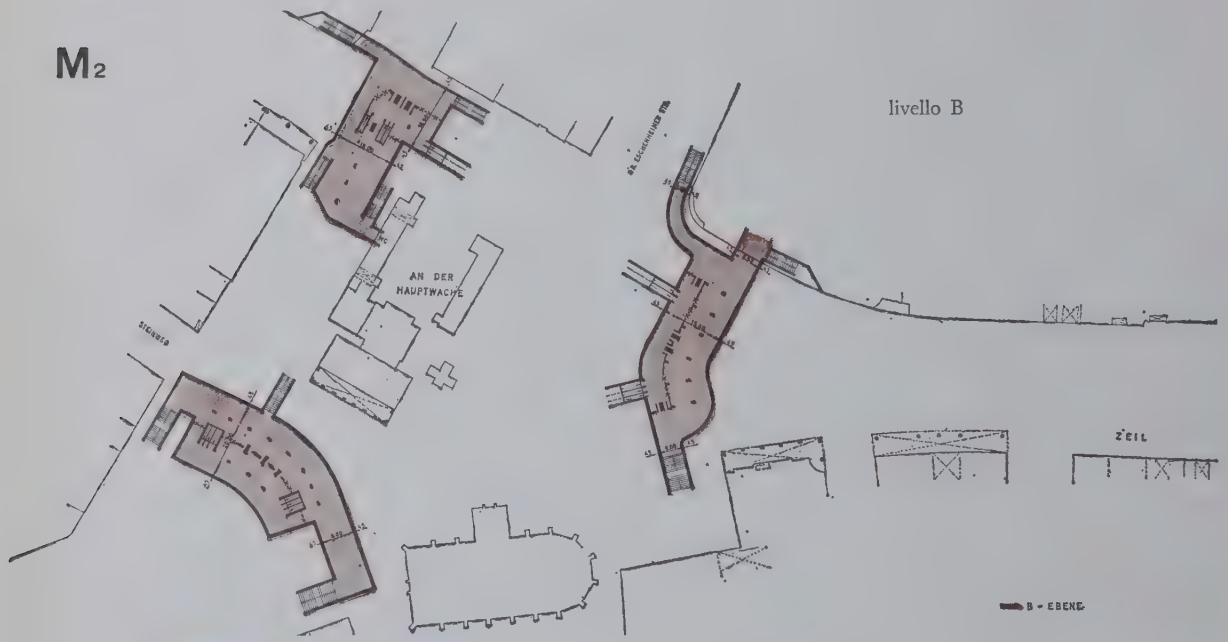


livello B, C



livello D

M2

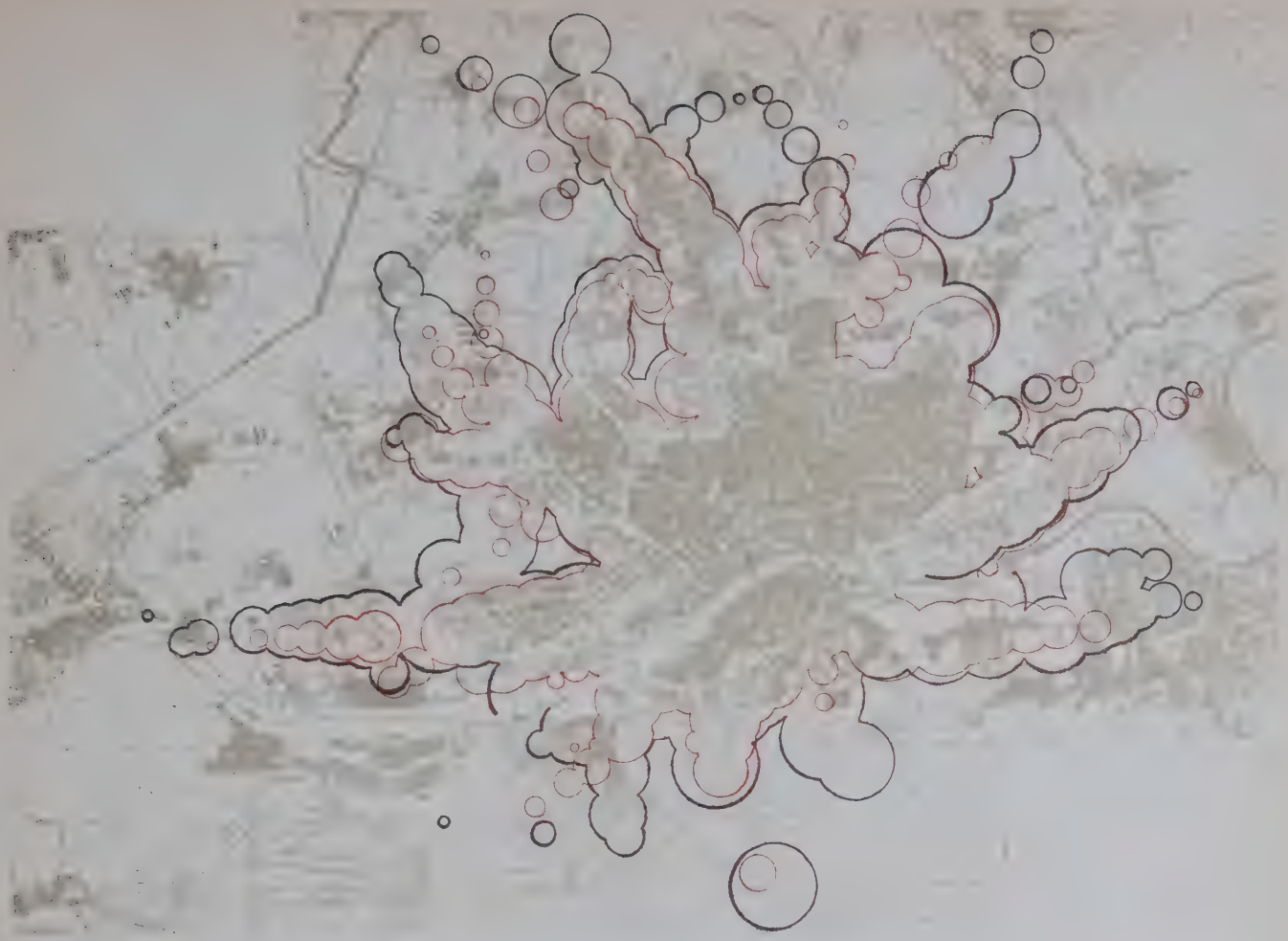


livello B

livello C, D

La sistemazione della piazza Hauptwache

Allegato al n. 40 di « Urbanistica »



21

21 *Curve isocrone: in nero i limiti urbani che possono essere raggiunti attualmente dai tram in 30 minuti partendo dalla « Hauptwache ». In rosso quelli teoricamente raggiungibili nel futuro in 20 minuti.*
22 - 23 - 24 *Numero dei convogli previsti nelle ore di punta e in tempo normale su ogni sezione delle 3 reti.*

Spostamenti

La durata dello spostamento ha dato luogo a studi precisi. Per quanto riguarda la frequenza dei passaggi si è partiti dal principio che l'attesa alle fermate dovrebbe essere inferiore alla durata del tragitto. Ecco come si può scomporre la durata complessiva dello spostamento:

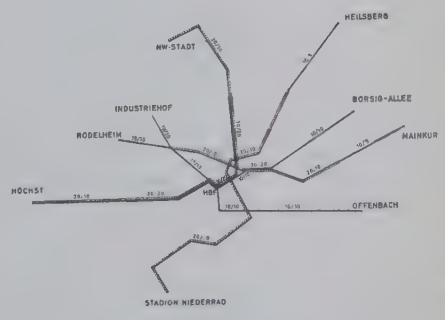
Durata del viaggio	Alweg	Tram	Metro
% per raggiungere il capolinea	28,4	27,4	28,5
% d'attesa	5,2	5,5	5,4
% dello spostamento	51,9	56,7	52,4
% della durata della coincidenza	14,5	10,4	14,0

Coincidenze

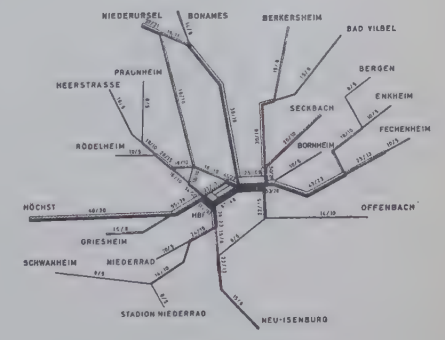
% dei passeggeri in viaggio diretto	21	36,7	24,6
% dei passeggeri con 1 coincidenza	44,3	47,8	45,3
% dei passeggeri con 2 coincidenze	29,3	14,1	24,5
% dei passeggeri con 3 coincidenze	5,4	1,4	5,6

Altri dati

Velocità in Km/h.	28,6	25,8	27,9
Veicoli in ore di punta	93	119	104
Autobus	313	187	279
Posti-km. offerti in ore di punta	1.150.000	1.458.000	1.400.000
Id. Autobus	521.700	285.700	474.240



22



23

24

Monorotaia sistema Alweg

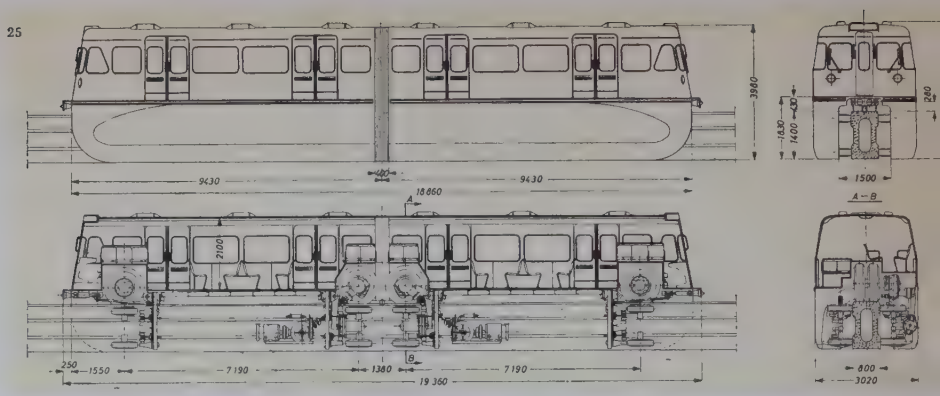
Principio

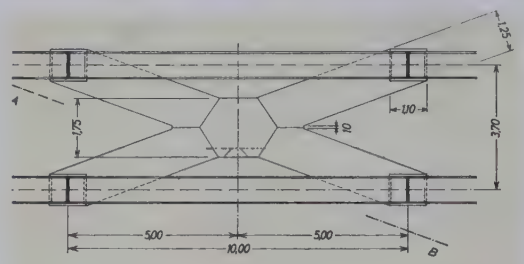
Vettura corrente su una successione di putrelle in cemento armato (precompresso nella versione aerea) con un treno di pneumatici rotanti al disopra e doppio treno appoggiato lateralmente per la guida. La linea è un impianto di putrelle prefabbricate da m. 1,40 per m. 0,80, del peso di 40/60 tonnellate ciascuna, poggiate su pilastri collocati a 20-30 m. di distanza l'uno dall'altro; l'altezza libera è superiore ai 4,50 metri.

Caratteristiche della versione Francoforte

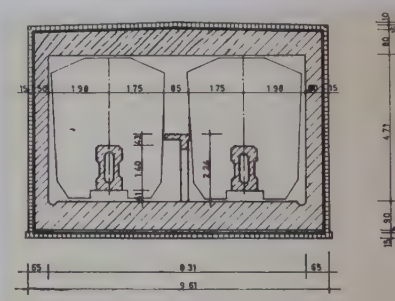
Larghezze richieste:
per la versione aerea a binario unico 3 m., a binario doppio 6,70 m., pilastri portanti del diametro di m. 1,3 - 1,75;
per la versione sotterranea
a binario unico: diametro 5,9 m., a binario doppio: 8,3 per 4,7 m.
Raggio minimo: 90 m. Pendenza massima: 8%.
Lunghezza delle banchine: 65 m. Distanza media tra le stazioni: m. 725.
Altezza delle rampe d'accesso: altezza libera (per esempio m. 4,70) + m. 3,20 (pilastri distanziati di 20 m.), oppure altezza libera + 5,20 m. (pilastri distanziati di 30 m.).

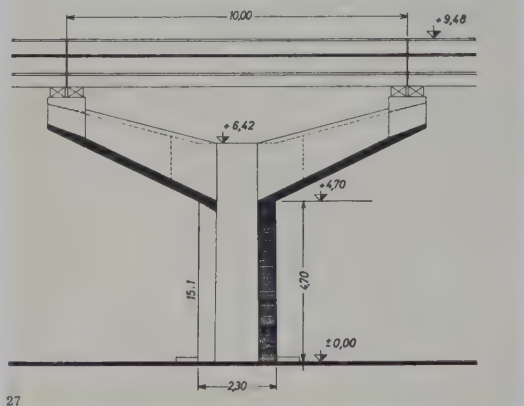
25





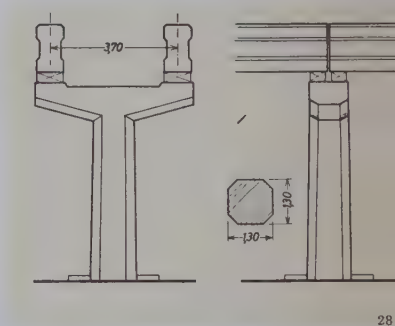
26





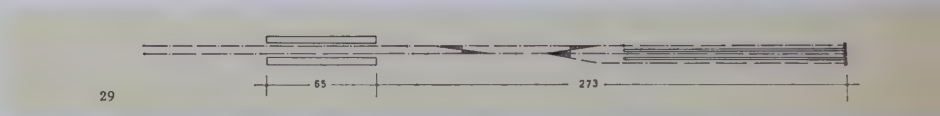
27

28

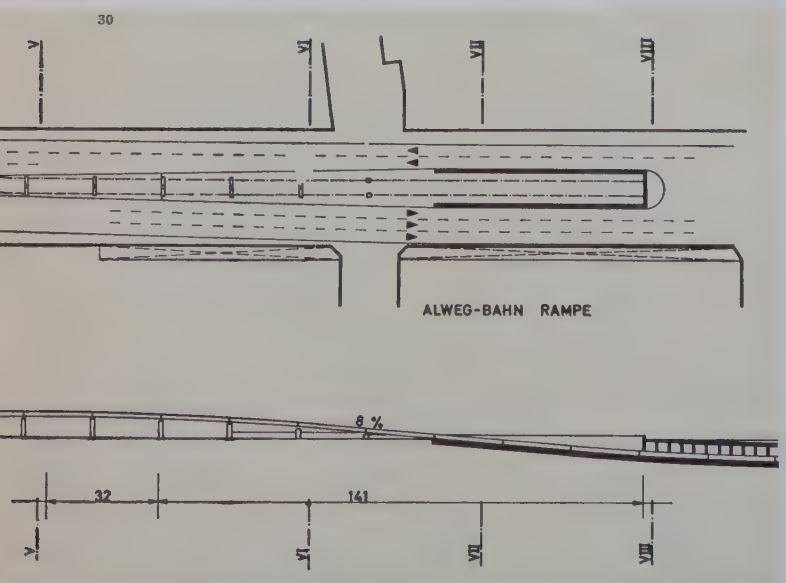


Le figure da 25 a 31 mostrano le sezioni e le fiancate del vagone; la sezione tipo di un tunnel; i pilastri di 30 m. e di 20 m. di portata; la stazione terminale; il passaggio di una linea aerea in sotterranea.

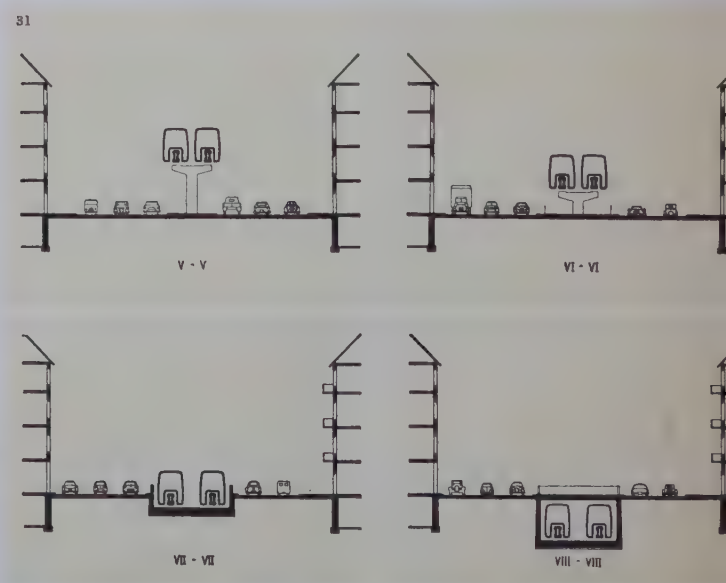
29



30



31



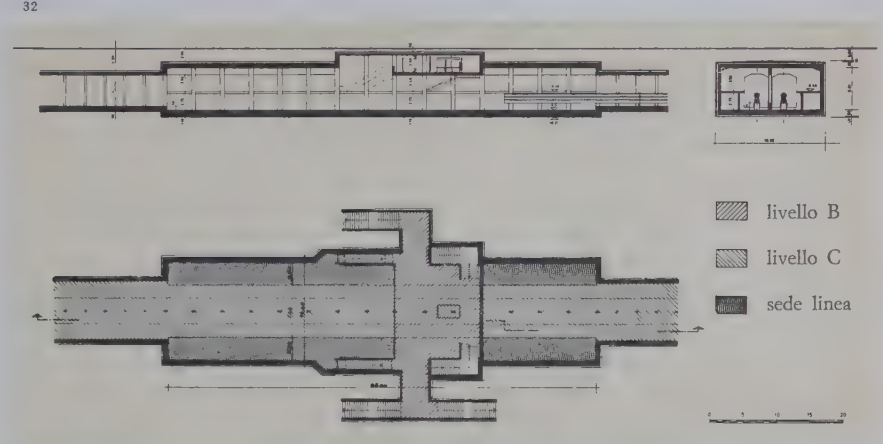
Vantaggi:

la sopraelevazione nei percorsi aerei libera un'importante superficie al livello, utilizzabile sia per una circolazione parallela, trasversale od obliqua, sia per parcheggi, edifici, ecc.;
un'insolita veduta sulla città per i viaggiatori;
nessuna interferenza con gli altri tipi di trasporto, quindi celerità regolare;
rotazione su gomme, assai silenziosa;
rampe piú ripide, il doppio di quelle a rotaia e ruote metalliche;
stazioni con piattaforme centrali o laterali, quindi accessibilità facile ai vagoni;
accesso sullo stesso livello della piattaforma;
rapidità di costruzione dell'infrastruttura aerea, quindi intralcio minimo durante i lavori.

Inconvenienti:

nuovo sistema limitatamente sperimentato perché troppo recente;
rete pressoché priva di bivi o con bivi in via del tutto eccezionale; la linea isolata rimane, di conseguenza, esposta al pericolo di deragliamento e quindi con possibilità di rifiuto amministrativo; lentezza di incroci a differenti livelli, costosi e poco estetici nella versione aerea o necessità di prevedere una linea aerea ed un'altra sotterranea. Conseguenze: coincidenze disagevoli;
grande raggio di curvatura;
superficie volvente esposta alle intemperie, con notevole diminuzione del coefficiente di aderenza delle gomme al calcestruzzo in caso di pioggia, nevischio; necessità di riscaldamento in inverno delle rampe d'accesso a causa del ghiaccio. Conseguenze: accelerazioni e frenate molto variabili, non compatibili con un servizio pubblico rapido e regolare, a meno di fissare la velocità commerciale su una aderenza minima;
pericolo di caduta nelle stazioni, anche in quelle sotterranee (piattaforma a 2,75 m. della galleria) prima e dopo il passaggio dei treni, da cui la necessità di impianti supplementari di sicurezza (rete metallica); difficoltà di sfollamento, pressoché impossibile sul tronco aereo dei passeggeri in caso di fermata, incendio, ecc., da cui la necessità di installare una passerella continua di sicurezza;
fastidio per gli abitanti del 2° e 3° piano (possibilità di indennizzo);
necessità di personale supplementare alle stazioni per il controllo e la sicurezza;
stazioni sopraelevate o sotterranee, da cui sforzo fisico per i viaggiatori. La differenza di livello è di almeno m. 6,5 per le stazioni aeree e di 13,5 per le coincidenze stazioni sotterranee-stazione aerea;
piloni e putrelle rinforzate per resistere agli sforzi dinamici asimmetrici e di torsione (forza centrifuga, vento, decentramento per sovraccarico, spostamenti laterali della cassa);
superficie volvente in curva a pendenza laterale fissa impropria per un effetto centrifugo variabile secondo la velocità; estrema usura di gomme (roteazione sul calcestruzzo, specialmente in curva);

32

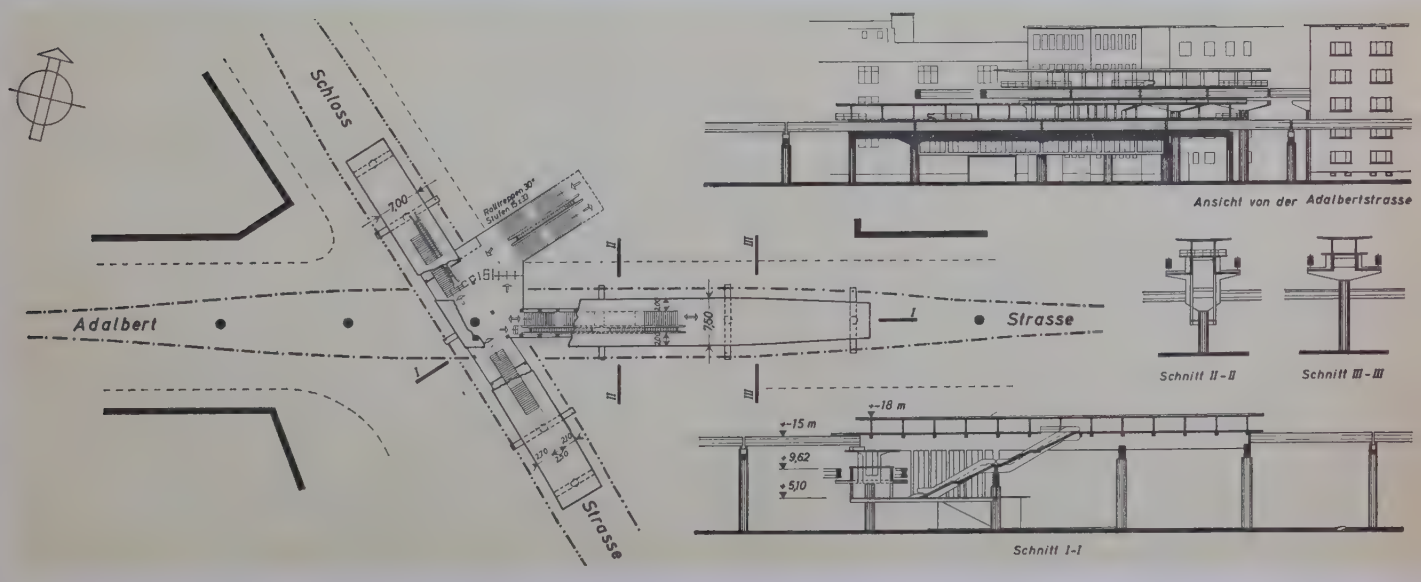


Stazione

La figura 32 illustra una stazione-tipo sotterranea con livello intermedio per il passaggio dei pedoni sotto la carreggiata.

La figura 33 mostra come potrebbe essere una stazione aerea all'incrocio di due linee.

33

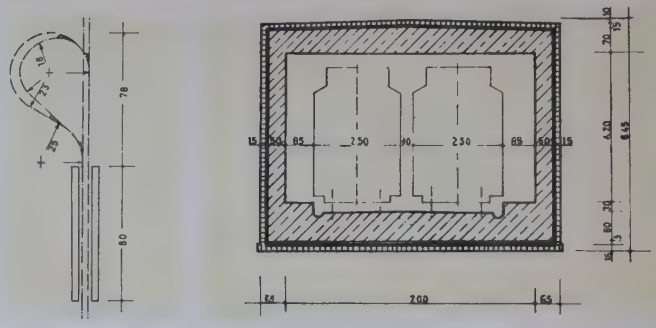


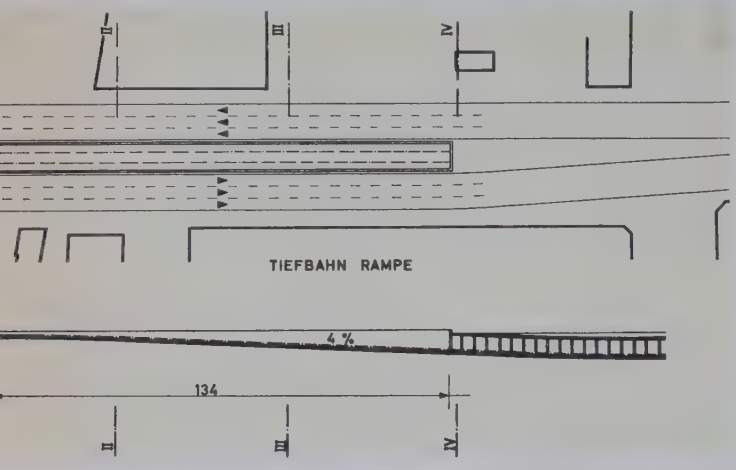
Tram

Principio: vetture correnti su rotaie inserite nella carreggiata stradale su sede particolare. Alimentazione elettrica attraverso le rotaie e condotta aerea. Conduzione « a vista », senza segnalazioni luminose o assai ridotta.

Caratteristiche della versione « Francoforte »

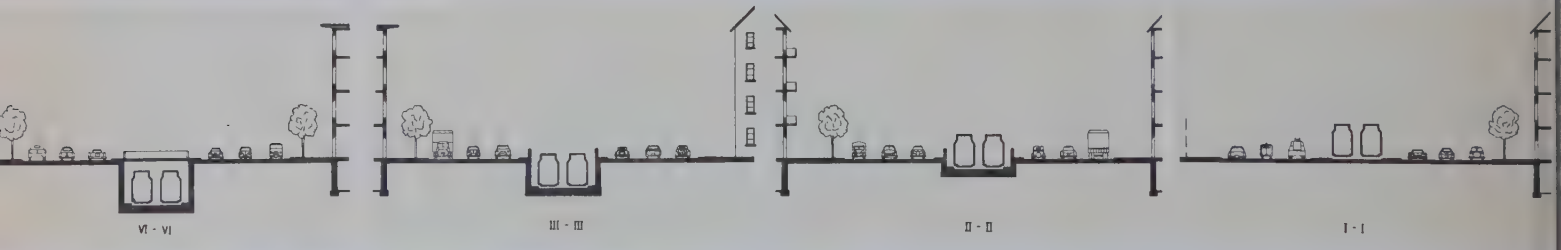
Larghezza necessaria: in superficie, a binario unico m. 2,50, doppio binario m. 6; sotterranea, a binario unico diametro m. 4,9, doppio binario 7 per 4,2 m.
Raggio minimo: 18 m. Pendenza massima: 4%.
Lunghezza delle banchine: 40-80 m. Distanza media tra le fermate: m. 510.
Velocità commerciale prevista: Km. 25,8 all'ora.
Accelerazioni 1 m/s/s. Frenate: 1 m/s/s.





Vantaggi: semplicità di concezione della rete, con biforcazioni ed incroci a livelli poco costosi; economia nelle segnalazioni luminose; forte cadenza nella successione dei convogli con possibilità di raggiungere i 180 convogli/h; controllo dei biglietti durante la marcia.

Inconvenienti: impianto a livello del suolo, allargamento della sede stradale o contiguità con altri veicoli a velocità diversa che la presenza della rotaia pone in difficoltà; pendenze deboli; spostamenti rumorosi; linee aeree elettriche poco estetiche; necessità, per la versione sotterranea, di un'altezza supplementare per ospitare i fili; accesso unicamente sulla destra, da cui la necessità di 2 banchine; sforzo fisico nella salita e pericolo nella discesa; di conseguenza fermate prolungate del 35% rispetto agli accessi sullo stesso livello; necessità di personale su ogni vettura per il controllo dei biglietti.



Metropolitana

Principio: vetture su rotaia o dotate di gomme rotanti su legno, con treno laterale di guida. Trazione per mezzo di linea elettrica laterale, quindi separazione assoluta dagli altri mezzi di trasporto e dai pedoni.

Caratteristiche della versione « Francoforte »

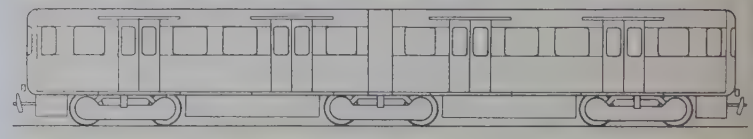
Dimensione dei tunnel: a binario unico diametro 4,3 m., a doppio binario 6,8 × 3,6 m.
Raggio minimo: m. 50. Pendenza massima: su rotaia 4%; su gomme 8-12%. Lunghezza delle banchine: 65-80 m. Distanza media tra le stazioni: 640 m. Velocità commerciale prevista: 27,8 Km/ora. Accelerazioni e frenate: 1 m/s/s.

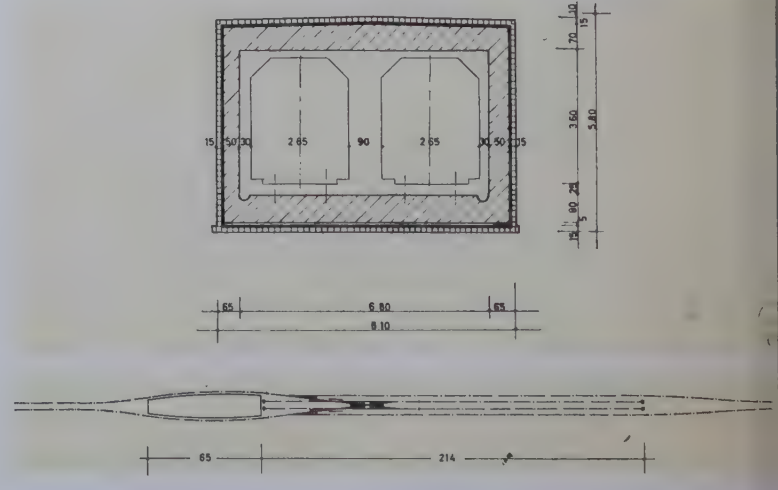
Vantaggi:

funzionamento simile a quello ferroviario, sistema quindi robusto e sicuro; previsione di orari indipendenti dalla circolazione di superficie e dal tempo; banchine centrali e laterali quindi facilità di accesso; accesso alle vetture allo stesso livello.

Inconvenienti:

rete con poche biforcazioni ed incroci unicamente a due livelli; stazioni sotterranee (in via eccezionale sopraelevate) che richiedono uno sforzo fisico per i viaggiatori che non hanno a disposizione la scala mobile o che non la utilizzano; segnaletica costosa; necessità di personale supplementare alle stazioni per controllo e sicurezza; pericolo di caduta nel fossato (banchina a m. 1,15).





Studio comparativo

Lo studio comparativo, particolarmente notevole, è stato divulgato di recente. Ciò non solo ha permesso alla Municipalità di Francoforte di effettuare una scelta con piena conoscenza di causa, ma ha fatto sí che altre importanti città come Colonia, Monaco, Zurigo ecc. siano alla vigilia di importanti decisioni, ispirate a tale documento. Troppo lungo sarebbe commentare in modo particolareggiato gli argomenti che hanno determinato la scelta definitiva, cioè il sistema delle tranvie elettriche. Diamo comunque alcune cifre unitarie assai interessanti. I costi in marchi sono stati tradotti in milioni di lire e vanno riferiti unicamente per il caso considerato.

Costo medio degli impianti unitari

LAVORI		ALWEG	TRAM	METRO
Costruzione delle linee in superficie o aeree				
Linee all'aperto a doppio binario	al km.	450	112	105
Linee all'aperto a binario unico	al km.	300	60	—
Ampliamento della carreggiata	3 m.	39	—	
Posa binario		—	72	72
Fermate stazione aerea semplice		67,5	3-7	6
stazione di coincidenza		118	3-7	6
Biforcazioni		30	3,7	3,7
Linee sotterranee				
Tunnel a doppio binario a cielo aperto con copertura di 1,5 m.	al km.	1860	1672	1563
Idem con copertura di 3,5 m.	al km.	1965	1750	1631
Tunnel a due tubi	10 m.	4377	3390	3157
Tunnel a doppio binario sovrapposto, con copertura di 3,5 m	al km.	2070	—	—
Stazione a doppio binario banchina centrale		(111 m.) 480	—	(65 m.) 450
Idem, banchine laterali		(63 m.) 327	(82 m.) 318	a cielo aperto 128
Stazione a binario unico		270	—	—
Rampe		63 m. 8%	114 m. 4%	id.
Doppio binario		39	58,5	58,5
Binario unico		30	—	—
Costo totale		109.785	86.415	152.280
Spese annuali		13.717	9.655	13.462
Viaggiatori ora/giorno		14.468	11.608	14.565

Queste cifre, in quanto nettamente in favore del sistema tramviario, non mettono tuttavia in evidenza i vantaggi essenziali di esso, i piú importanti dei quali sono:
la rete esistente in superficie può essere trasformata in tappe successive. È possibile, ad esempio, eliminare due importanti incroci a livelli, causa di gravi ingorghi, conservando in superficie il tronco intermediario; in un secondo tempo, quando le circostanze o fondi lo permetteranno, si potrà trasformare tale sezione in sotterranea;
ogni tronco, anche minimo, trasformato in sotterraneo, può reintegrare la rete esistente con effetto immediato, mentre invece la linea Alweg o la metropolitana sarebbero efficaci solo se la totalità del sistema o una sezione importante di esso sia ultimata;
la scelta della monorotaia o della metropolitana avrebbe richiesto il mantenimento in funzione dell'esistente rete tranviaria per tutta la durata dei lavori, con complicazioni enormi (passerella, deviazioni ecc.);
in caso di revisione o di sospensione dei lavori, si sarebbe corso il rischio, con l'adozione dell'Alweg o della metropolitana, d'avere un sistema di trasporto incompleto ed inorganico;
l'infrastruttura e il materiale rotabile importante attualmente in servizio potranno essere riutilizzati in massima parte con una evidente economia;
quando la capacità critica sarà, dopo il 1990, raggiunta basterà aggiungere delle vetture supplementari sugli stessi binari in modo da aumentare il numero dei passeggeri del 45%.

Conclusione

Bisogna riconoscere che il sistema Alweg è stato, sin dall'inizio, preso in scarsa considerazione in quanto il vantaggio di esso risiede essenzialmente nella sua concezione totalmente aerea; la combinazione aerea + sotterranea, imposta invece dalle autorità municipali, avrebbe quindi comportato un forte aumento dei costi causa la ristrettezza di certe strade, l'insufficienza di spazio per le stazioni aeree nel centro oltre ad una certa opposizione d'ordine estetico.
Il sistema Alweg ha inoltre perso molte preferenze, dovute alla forma piacevole di trasporto da esso presentata per i numerosi inconvenienti che comporta.
Gli esperimenti di Disneyland, Tokyo, Torino e Seatle non sono stati infatti convincenti come mezzi di trasporto pubblico.
La soluzione Metropolitana, inoltre, difficilmente poteva essere valida per una città di media importanza. Il sistema tramviario ha quindi avuto partita facile.
Possiamo tuttavia concludere che non si deve generalizzare.
Ogni città ha infatti il suo problema specifico e il nuovo sistema di monorotaia sospesa *Safege* può, grazie ai suoi indubbi vantaggi sull'Alweg, riproporre nuovamente la soluzione aerea, sia totale che parziale.

R. Humbert

I dati e le illustrazioni tecniche del presente articolo sono tratti dal volume « Planerische Gesamtübersicht - Juni 1961 ». Ringraziamo vivamente per il consenso il Magistratsdirektor Arnhold Wiederspahn, Capo del Servizio Circolazione e Traffico della città di Francoforte e le ditte « Philipp Holzmann AG » « Wayss & Freytag KG und Hochtief AG » che hanno partecipato allo studio.

Monorotaia sistema Safege

Lo spazio pubblico delle città riservato alla circolazione, benché raggiunga un quarto o anche un terzo della superficie totale del territorio urbano, appare tuttavia insufficiente per permettere gli scambi economici e sociali che la vita moderna comporta. L'indice di motorizzazione cresce, infatti, in modo inquietante; sfortunatamente poi le macchine private sono debolmente occupate: a Firenze, ad esempio, l'indagine effettuata in tal senso rivelò che il 50% dei guidatori sono soli a bordo della loro macchina e che la media è pertanto di soli 1,68 passeggeri per veicolo, con tutte le conseguenze che ciò rappresenta per quanto riguarda la superficie delle carreggiate e dei parcheggi.
In questa situazione, i trasporti pubblici, immersi nel flusso eterogeneo e gigantesco e sfioranti pedoni indaffarati e indisciplinati, diventano per forza lenti: il pubblico, scontento, di conseguenza li diserta ed il circolo vizioso ricomincia. Una ventina di città nei vari Paesi hanno quindi cercato una soluzione rapida e sicura del problema dei trasporti di massa nella metropolitana. Sfortunatamente, però, oltre al costo vero e proprio della costruzione dei tunnel, occorre per questo sistema tener conto anche delle difficoltà presentate dal sottosuolo ingombro di condutture, cunicoli, sottopassaggi per automobili e pedoni, ecc.
Tutto questo, infatti, costringe a scavare piú in profondità o ad eliminare gli impianti già esistenti determinando cosí dei costi proibitivi. Questa la ragione per cui solo le città con piú di un milione di abitanti possono prendere in considerazione questa soluzione.
Verso la fine del XIX secolo-inizio XX, molte città quali Chicago, New York, Parigi, ecc. avevano applicato il sistema della ferrovia aerea classica, ma il peso delle sovrastrutture e la rumorosità di essa hanno provocato una tale ostilità verso questa soluzione che non solo l'applicazione della « sopraelevata » non si è assolutamente estesa, ma alcune di esse furono perfino distrutte.
Alcuni inventori suggerirono quindi vetture sospese piú discrete; l'unica linea di questo genere che vide la luce e continua a funzionare dopo 62 anni è quella d'Elberfeld che sovrasta gran parte del letto del fiume Wupper, in Germania. Oltre a un miliardo di passeggeri sono stati trasportati da questa linea senza il minimo incidente.
Il problema fu riesaminato di recente dall'industriale svedese Axel Lennard Wenner-Gren, le cui iniziali hanno dato il nome di Alweg al sistema di un veicolo rotante su gomme e corrente su un complesso di putrelle sospese in cemento. Le caratteristiche di questo sistema sono illustrate a pag. 112-113 del presente fascicolo.
Gli inconvenienti della monorotaia Alweg spinsero però gli studiosi in questo campo a riprendere in considerazione il vagone sospeso a una putrella cava in cui è situata una via di scorrimento in legno sulla quale corrono dei carrelli dotati di pneumatici. Nacque cosí il sistema *Safege* di origine francese e sperimentato dal 1960 su un tronco di 1,3 km. a Châteaunef sur Loire ed attualmente praticamente messa a punto.
Questo sistema risolve, ad un costo da 6 a 10 volte inferiore a quello della metropolitana, il problema dei trasporti pubblici (6.000-40.000 passeggeri/ora per ogni senso) nelle stesse condizioni di sicurezza garantite dalle ferrovie, con una silenziosità notevole ed una sovrastruttura relativamente discreta.

Caratteristiche

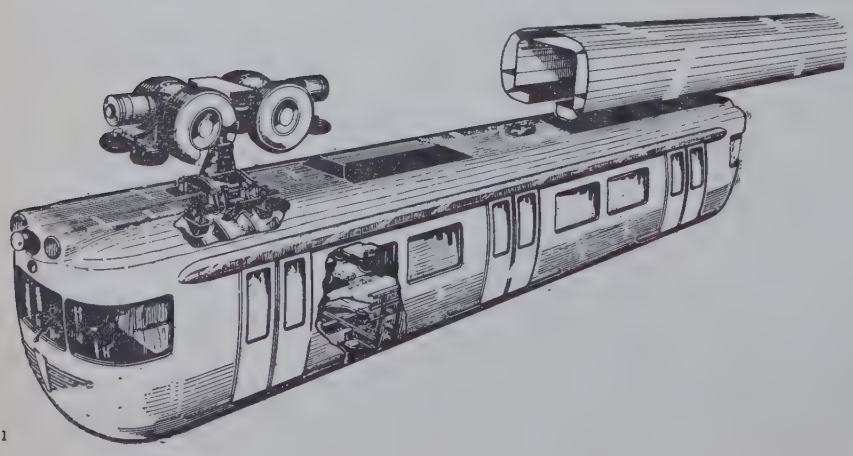
Principio.

Vagone sospeso a dei carrelli motori correnti su pneumatici all'interno di una successione di putrelle-cassettone a forma di U rovesciata, di 1,85 × 2 m. di altezza, del peso lineare di 800 Kg., sospese a dei pilastri di 12 t. e del diametro di m. 0,8 o a dei portici situati, di norma, a 30 m. di distanza uno dall'altro. In via eccezionale, tali pilastri di sostegno possono essere situati alla distanza di 60 m. ricorrendo ad elementi precompressi, oppure a 15 m. se si vuole utilizzare putrelle leggere di 460 Kg. per metro.

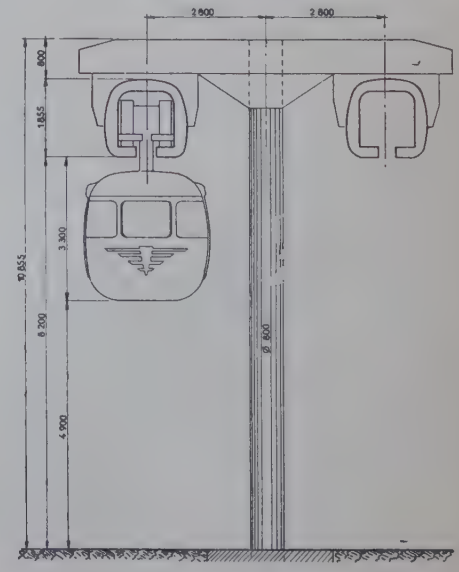
Larghezze necessarie:

versione aerea	a binario unico	5,20 m.
	a doppio binario	9,60 m.
	a livello del suolo	0,8 m.
versione sotterranea	a binario unico	4,4 × 5,1 m.
	a doppio binario	5,7 × 8,1 m.

Raggio minimo: 30 m. Pendenza massima: 12%.
Velocità massima:
100 Km/h con 4 motori elettrici da 100 CV - 700 v.
120 Km/h con 4 motori elettrici da 120 CV - 700 v.
Accelerazione: 1,5 m/s/s.
Frenata: 1,5 m/s/s (3 m/s/s in caso d'urgenza).
Capacità vetture: 32 posti a sedere + 91 posti in piedi.
Altezza delle banchine delle stazioni aeree: spazio libero + 0,50 m.



1



2

Vantaggi

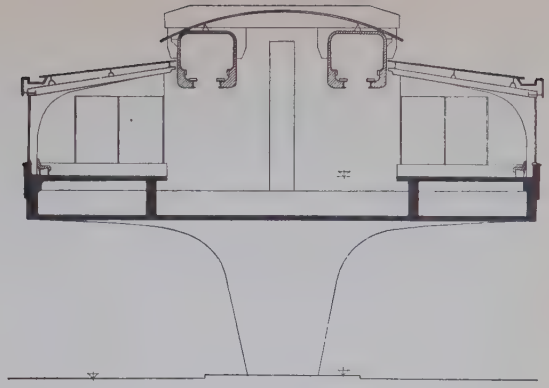
- La sopraelevazione nei percorsi aerei libera un'importante superficie sul suolo favorevole ad una normale circolazione parallela, trasversale od obliqua, a parcheggi, edifici, ecc.;
- inconsueto spettacolo urbano per i viaggiatori;
- installazioni relativamente discrete;
- nessuna interferenza con gli altri tipi di trasporto, quindi regolarità di funzionamento;
- stazioni con piattaforma centrale o laterale, quindi semplicità di concezione;
- accesso a livello da piattaforma a vagone;
- rapidità di costruzione dell'infrastruttura aerea, quindi minima difficoltà durante i lavori.

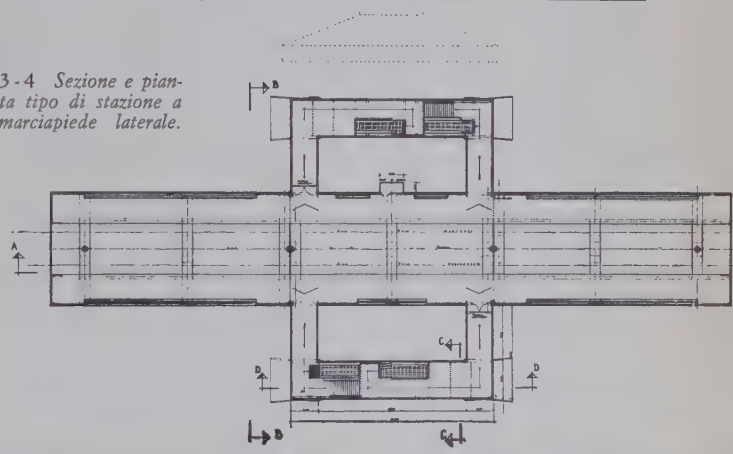
Vantaggi supplementari in rapporto al sistema Alweg

- Sede di scorrimento al riparo dalla pioggia, nevischio, sporcizia, ecc.; conseguenza: velocità piú elevate, accelerazioni e frenate indipendenti dalle condizioni atmosferiche;
- rampe piú forti (12% contro 8);
- raggi piú deboli (30 m. contro 90 m.);
- numero inferiore di pilastri sostenitori in quanto la portata normale è di 30 m. contro 20 m. ed eccezionalmente di 60 m. contro 30 m.;
- altezza del cassone indipendente dalla portata;
- sezione inferiore dei pilastri (0,8 contro 1,3-1,75)
- scambi sicuri e relativamente rapidi (4-6 secondi) senza rottura della linea;
- stazioni situate ad altezza inferiore (da 2 a 5 m.);
- vagoni a pavimento piatto piú facili a sistemare;
- carrelli e motori all'esterno della cabina (maggiore silenziosità e sicurezza);
- maggiore capienza dei vagoni per metro lineare (dal 30 al 42%) in quanto piú lunghi (convoglio con un minore numero di attacchi), motori all'esterno della cabina. Conseguenza importante: stazioni piú corte;
- essendo la cabina sospesa, l'inclinazione nelle curve avviene senza intralci alla forza centrifuga, quindi maggior confort per i passeggerri;
- minore usura dei pneumatici (pista in legno corretta a pialla, carrelli reali);
- possibilità di evacuazione dei passeggeri in caso di guasto per mezzo di scale di soccorso situate sotto la cabina (fig. 5).

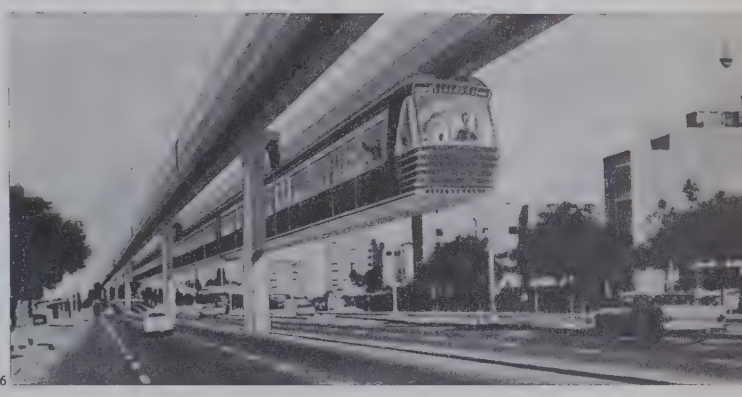
Inconvenienti

- Sistema nuovo ad esperienza limitata e troppo recente;
- incroci unicamente a livelli differenti o combinazione di due biforcazioni a Y con tronco comune;
- fastidio per gli abitanti dei 2° e 3° piani (possibilità di risarcimento);





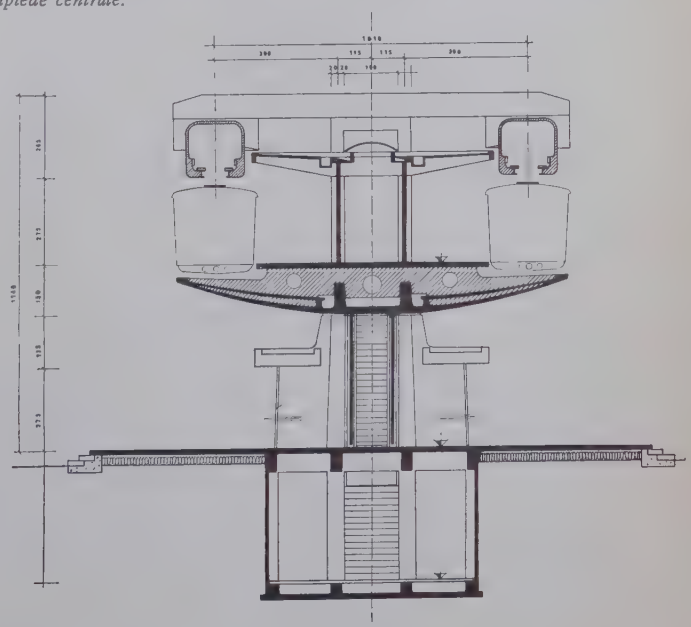
3-4 Sezione e pianta tipo di stazione a marciapiede laterale.



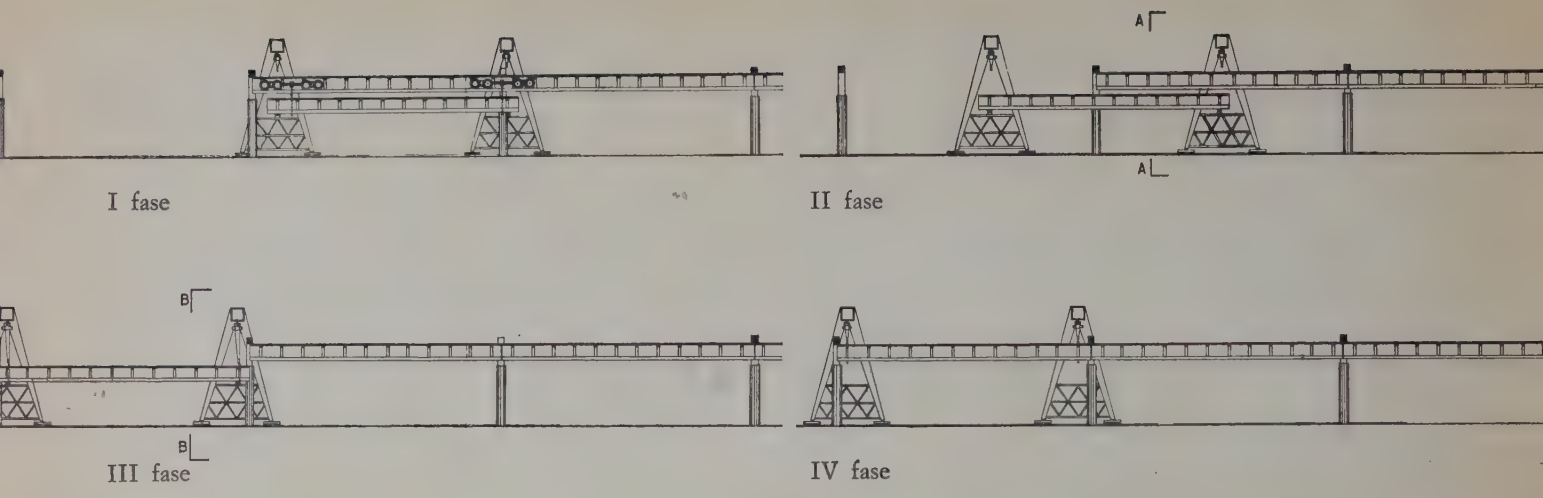
6

5 Esempio di fermata in aperta campagna. 6 Fotomontaggio in cui è stata inserita la futura rete, a Caracas. 7 Sezione tipo di stazione a marciapiede centrale.

5



7



8 *Differenti fasi di un sistema di montaggio rapido utilizzando i tronchi già costruiti e due porticati su ruote.*

– personale supplementare alle stazioni per il controllo dei biglietti;
– stazioni aeree (o sotterranee), quindi sforzo fisico per i viaggiatori che non dispongono di scale mobili o non le utilizzano; la forte pendenza ammissibile, tuttavia, permetterebbe eventualmente delle stazioni a livello del suolo o ad una minima altezza.

Inconvenienti supplementari in rapporto al sistema Alweg

Nella versione aerea ed all'altezza delle cabine, larghezza d'occupazione superiore richiesta dalla presenza laterale dei pilastri e dal margine di sicurezza imposto dall'oscillamento delle cabine (nel caso del binario semplice: 5,2 contro 3 m.; a doppio binario: 9,60 contro 6,70 m.).
– visualità intermittente dei pilastri o dei portici per i passeggeri.

Costo delle installazioni

Il costo delle installazioni e del materiale rotabile è evidentemente assai variabile a seconda delle condizioni di funzionamento richieste. Ci si può attenere, nelle circostanze normali, senza acquisizione di terreno o indennizzo ai vicini e per dei vagoni tipo « Châteaunef » da 125 posti, su un costo di 480 milioni di lire per ogni chilometro di doppio binario sostenuto da pilastri distanziati di 30 metri; si prevede che una tale linea di alcuni chilometri possa assicurare un traffico di circa 20.000 viaggiatori all'ora in ogni senso interamente attrezzato. Il costo totale, ad installazione terminata, è previsto sui 2 milioni di dollari al chilometro circa, cioè 1 miliardo e 200 milioni di lire italiane suddivise come segue:

– sovrastrutture (pilastri, traversine, putrelle, fondazioni)	45%
– materiale rotabile (elementi variabili col traffico)	30%
– stazioni viaggiatori	10%
– altre installazioni fisse, depositi, officine, sotto-stazioni elettriche, ecc.	15%

Cifre piú valide si avranno fra non molto, grazie ai giapponesi. Il loro paese, infatti, è particolarmente interessato alla monorotaia aerea. Tokyo possiede già una linea Alweg. La Safege ha inaugurata, verso la fine del novembre 1963, una linea di 600 metri a titolo sperimentale collegante il giardino zoologico al parco botanico di Nagoya, a veicolo unico da 125 posti circolante a 60 km/h.
Un'altra linea è pressoché terminata a Enoshima « la Miami dell'Oriente » il cui primo tronco servirà d'avvio ad una linea verso Ofuma di 10-20 km. Altre linee sono allo studio di cui una a Tokyo, lungo l'autostrada circolare n. 7 in costruzione in vista delle Olimpiadi del 1964. Si attendono i risultati delle due prime. In Francia 8 linee sono allo studio nella regione parigina e la decisione di costruirne 3 è imminente.
A Caracas l'interesse è rivolto ad una linea lungo un grande viale; i fotomontaggi pubblicati illustrano l'aspetto visivo di tale linea sia con piloni centrali portanti i due cassoni, sia con dei piloni laterali alla linea.

Conclusione

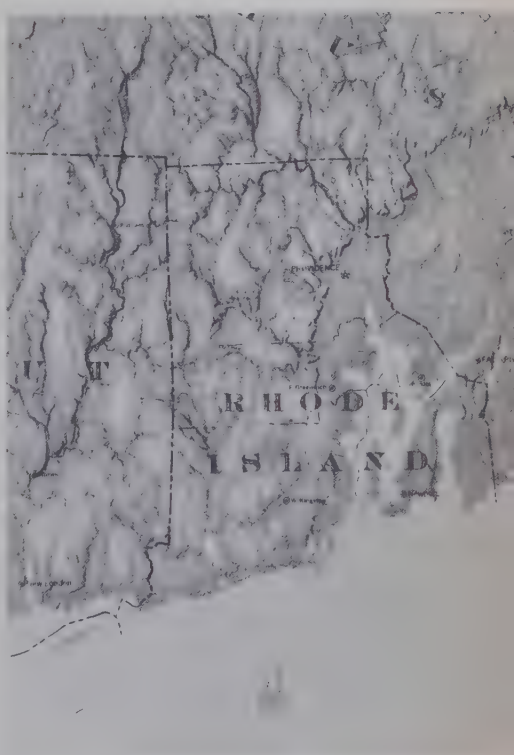
Possiamo quindi concludere che la soluzione aerea evita prima di tutto la maggior parte delle complicazioni derivanti dalla formazione geologica del sottosuolo e della sua trasformazione per mano dell'uomo (gallerie, canalizzazioni, passaggi sotterranei, rifugi, ecc.) che rendono cosí costosi i lavori preliminari, piú la costruzione vera e propria della linea.
La monorotaia sospesa è particolarmente indicata per le città a sviluppo lineare costruite su un terreno molto accidentato in quanto la linea può sia traforare gli increspamenti, sia valicare un avvallamento con una sovrastruttura discreta, senza punti d'appoggio per una portata inferiore ai 60 metri ed anche maggiore se si applica la tecnica dei ponti sospesi. Una linea ferrata richiederebbe invece degli sterramenti importanti o dei ponti massicci.
Il sistema sospeso è anche vantaggioso quando la linea sovrasta terreni paludosi o che possono essere invasi rapidamente dalle acque, dalla neve o dalla sabbia.
Oltre al prezzo di costo da 6 a 10 volte inferiore a quello della metropolitana, va segnalata anche la rapidità di posa. L'installazione dei piloni è poco complicata e la posa degli elementi del cassone può effettuarsi su terreno piatto con l'aiuto di portici utilizzando le sezioni già pronte (vedi figura 7); se ne possono costruire 200 metri al giorno.
Solo la costruzione dei vagoni e dei cantieri di montaggio degli elementi richiede un lasso di tempo di 2 anni circa tra la decisione e l'inaugurazione.

Il rinnovamento del centro direzionale di Providence

Le città americane non superano, nella maggioranza, i 300 anni di età, ma durante questi tre secoli sono talmente cresciute, prosperate e maturate da diventare, ognuna di esse, un gigantesco complesso dai mille volti. L'automobile e gli anni di incuria le hanno inoltre trasformate in un luogo di contrasti spietati e di enorme disordine, creando problemi che fino a poco tempo fa non erano mai stati presi in considerazione. Solo da alcuni anni, infatti, l'America si è resa consapevole della sfida urbanistica posta dalla vita moderna ed ha cominciato a muovere i primi passi verso la soluzione del problema. Una nuova coscienza civica è emersa nelle sfere governative, finanziarie, commerciali ed industriali del Paese; molto è stato fatto per creare abitazioni migliori, nuove scuole, strade piú efficienti, città in cui si viva meglio. Ultimi, però, a ricevere l'attenzione che pur tuttavia la loro importanza richiede, sono stati i vecchi centri direzionali (*downtown*) per quanto essi siano, per cosí dire, il cuore della città, il suo centro nervoso. La ristrutturazione di essi, che in questa era dell'automobile costituiscono la nuova « super-city », diventa quindi uno dei problemi piú urgenti e complessi che l'urbanistica moderna è chiamata a risolvere.

Il piano di ristrutturazione del vecchio centro di Providence, una delle piú antiche città della Nuova Inghilterra, di cui illustriamo nelle pagine seguenti le linee essenziali, costituisce il primo esperimento intrapreso dalla nuova politica urbanistica americana intesa a richiedere la partecipazione dei maggiori esponenti della vita civica e del mondo degli affari alla preparazione dei piani. L'esperimento si era posto come obiettivo una piú approfondita discussione dei problemi da risolvere, una preparazione migliore del piano ed una divulgazione piú ampia di esso grazie, appunto, alla collaborazione dei Comitati cittadini espressamente costituiti.

Iniziati i lavori nel 1957, sotto la guida di un Comitato consultivo incaricato di coordinare gli svariati punti di vista della comunità interessata all'opera di revisione dei progetti e nel lavoro di ricerca eseguiti dal personale urbanistico, il piano venne, nel 1960, presentato ad un pubblico di 800 invitati e teletrasmesso. A soli 17 giorni dalla presentazione del piano, veniva fondata una Società per le prime attuazioni del piano stesso (IMPACT R.I. Inc. - Movimento Indipendente per Promuovere l'Azione dei Cittadini per la Rhode Island di Domani) diretta da membri dei vari Comitati cittadini di esperti che avevano elaborato il piano. A tutt'oggi molte delle proposte sono state realizzate. Tutti gli studi ed i risultati delle varie indagini svolte sono stati raccolti in una relazione finale di 250 pagine ricca di dati e di documentazione illustrativa, con numerose appendici tecniche.



1 *L'affaccio di Providence sulla Baia di Narragansett.*
2 *Rhode Island, uno dei primi tredici Stati d'America di cui Providence è capitale e porto.*

3 La superstrada nord-sud che attraversa il fiume Providence e taglia una larga fascia della vecchia zona industriale spingendosi verso occidente. È previsto un nodo stradale sopraelevato che scavalcherà la ferrovia ed il fiume Woonasquatucket. 4 Veduta aerea di Providence.

5 *Distribuzione delle aree al 1957.*

edifici pubblici
uffici
magazzini-industrie
spazi liberi
edifici residenziali
negozi
zone sportive
capolinea trasporti pubblici
parcheggi
parcheggi sotterranei

6

7

6 Posti di osservazione attorno al quartiere centrale degli affari per il conteggio delle persone e dei veicoli in entrata ed uscita sia in macchina che in autobus. Lo schema al 1958, riporta il movimento dalle 8 alle 18 di una giornata normale. Veicoli privati e pubblici: 189.068; vetture private: 158.333. Numero di persone in entrata ed uscita: in automobile 234.342; in autobus: 62.185; pedoni: 30.921.
7 Volume del traffico diretto al quartiere centrale degli affari. Uno studio sulla origine e sulla destinazione del traffico indica che il 54% del movimento diretto al « cuore » della città è solo di passaggio. L'indagine svolta in tal senso dimostra che la media giornaliera delle persone che si recano nel quartiere centrale degli affari si aggira sulle 120.000 unità, di cui il 66,7% su automobili private ed il 33,3% su autobus. 8 Volume del traffico pedonale nel quartiere centrale degli affari: per lavoro: 40%; negozi: 12,5%; affari: 15%; per altri motivi: 32,5%.

8

Situazione esistente

La zona del vecchio centro direzionale di Providence sta diventando rapidamente un'entità visibilmente circoscritta. Tre dei suoi lati sono già demarcati: due da barriere naturali ed uno da costruzioni. I primi due sono costituiti dalla collina coperta di alberi su cui si erge lo State Capitol, a nord, e, ad est, dalla ripida massa di College Hill con la sua dovizia di belle residenze antiche e di istituzioni scolastiche. Nell'avvallamento che divide queste due alture, s'insinuano il fiume Moshassuck, la strada ferrata ed una grande strada. A sud, la superstrada nord-sud attraversa il fiume Providence e si spinge verso occidente tagliando una larga fascia della vecchia zona industriale. Il previsto prolungamento verso nord di questa strada mediante un nodo stradale sopraelevato sulla ferrovia e sul fiume Woonasquatucket, costituirà la barriera che circoscriverà definitivamente il vecchio centro a sud e ad ovest.
Entro questi confini è situato il vecchio centro, su un'area di 120 ettari circa di cui soltanto 40 sono costruiti; il resto è costituito da strade, spazi aperti, ferrovie, parcheggi e terreni liberi. In questo centro sono situate le sedi del governo locale e di quello federale, gli uffici federali, banche, negozi, uffici, industrie, magazzini e servizi per una popolazione urbana di 800.000 persone. Gli edifici esistenti in questo vecchio centro sono 572 del valore accertato di oltre 50 milioni di dollari (1958); il valore del terreno ammontava, sempre al 1958, a 58 milioni di dollari. Le persone residenti in questo centro sono 1.900; quelle che giornalmente vi si recano per motivi di lavoro sono 33.000 di cui 8.000 negli 804 negozi di vendita al minuto, 9.000 presso le banche e gli uffici che assommano a 1.286, 7.000 nei vari uffici pubblici dislocati in 253 edifici e 9.000 presso industrie, negozi all'ingrosso, alberghi ed altre aziende varie.

Circolazione

Il mutamento piú notevole verificatosi a Providence dalla fine della seconda guerra mondiale riguarda il modo di viaggiare. Secondo i dati raccolti dalla « United Transit Company », nel 1946 il numero degli utenti dei mezzi di trasporto pubblici era di circa 138 milioni; nel 1958 i passeggeri trasportati dalla suddetta Compagnia erano soltanto piú 32 milioni, con una media di circa 100 persone al giorno, di cui 40.000 transitanti nel centro degli affari. Queste cifre sono una netta indicazione della sempre maggiore importanza che il veicolo privato sta assumendo nell'economia della città. Il possesso di tale mezzo è passato da 0,54 per abitazione nel 1945 a circa 1,00 per abitazione nel 1958 e tutto lascia credere che l'uso dell'automobile come mezzo di trasporto continuerà ad aumentare. Non ci si può attendere, logicamente, che ciò avvenga col ritmo verificatosi nell'immediato dopoguerra, ma il continuo aumento di popolazione e di macchine indica chiaramente che per il 1980 il movimento totale che ci si può attendere nell'area metropolitana di Providence sarà di oltre 2.500.000 corse giornaliere contro 1.750.000 corse attuali. Per quanto riguarda la percentuale di corse relative al centro direzionale, l'entità di esse dipenderà dalla sua capacità di assorbimento e dalla facilità di parcheggio. L'indagine del 1958 sul movimento di provenienza e di destinazione da e per il centro degli affari ha dimostrato che i veicoli in transito erano in allora 80.000 al giorno di cui 55.000 vetture private. Delle 120.000 persone giornalmente transitanti nel centro, il 66,7% usa i mezzi privati ed il 33,3% i trasporti pubblici. Il sistema di superstrade previste per il 1970 accrescerà la possibilità di accesso al centro di almeno il 130%.
Considerando che tutto il traffico diretto a questo centro deve spingersi nel vecchio sistema stradale, la capacità supplemen-

9 *Distribuzione delle aree al 1970:*

edifici pubblici
uffici
magazzini-industrie
spazi liberi
edifici residenziali
negozi
zone sportive
capolinea trasporti pubblici
parcheggi
parcheggi sotterranei

10 *La rete stradale prevista per il 1970.*

tare richiesta sarà fornita dalla eliminazione del traffico di transito su di esso, traffico che sarà deviato sul nuovo sistema delle superstrade previsto dal piano. Chi proverrà dalle zone vicine al centro direzionale o sarà diretto ad esso, userà la rete stradale locale. Se si devia dalle vie di questo centro l'intero traffico di passaggio, la capacità supplementare di dette vie per lo smaltimento del traffico in entrata sarà di 80.000 vetture al giorno. Questa capacità addizionale sarà piú che sufficiente per le 40.000 persone che attualmente si avvalgono dell'autobus, qualora dovessero passare dall'uso di questo mezzo a quello delle vetture private. Si calcola che, in tal caso, le vetture private in piú sarebbero 25.000.

Parcheggi

Piú ancora delle capacità delle superstrade, il parcheggio può essere il fattore piú critico e limitativo del pieno sviluppo del servizio motorizzato nel centro direzionale. Poiché un'alta percentuale degli utenti degli autobus è costituita da persone che lavorano nella zona di questo centro, le loro automobili, qualora passassero all'uso di esse, dovrebbero rimanere in sosta l'intera giornata. Supponendo che in uno spazio si alternino in media 1,5 macchine al giorno, il numero degli spazi occorrenti per servire tutti gli attuali utenti del servizio di autobus che presumibilmente passeranno nel futuro all'uso della vettura privata, dovrebbe essere di 17.500. Anche considerando che 10.000 degli attuali utenti dei servizi pubblici non adottino la vettura privata nel futuro, il piano ha previsto una capacità di parcheggio doppia di quella attuale, con una spesa di 20 milioni di dollari per un periodo di 10 anni. Il programma sistematico e pienamente integrante dei parcheggi nel centro direzionale, cosí come è stato delineato, rappresenta la risposta alla sfida lanciata dalle nuove superstrade. La soluzione di questo problema di cruciale importanza, rappresenta la condizione essenziale per la riuscita di tutti gli altri elementi del piano.

Funzionalità del centro direzionale

Per una maggiore funzionalità e compattezza del centro, il piano ha previsto una ristrutturazione di esso articolata in cinque zone distinte aventi ognuna una destinazione d'uso funzionale per l'intera regione. Tali zone sono:

a il centro civico in cui sono accentrati gli uffici governativi, scuole ed istituti d'istruzione e culturali, la nuova stazione ferroviaria, un imponente nodo stradale sopraelevato e la nuova sede del Municipio. La previsione di questo centro ha dato luogo nel 1959 ad una forte disputa tra il Governatore allora in carica, nettamente contrario alla creazione di questo centro, ed i gruppi preposti alla redazione del piano. La reazione unanime si concretò in una dichiarazione in favore del centro, emessa collettivamente dal DBCC (Dowtown Business Coordinating Council), dall'IMPACT, dai quattro Comitati di esperti e dalle autorità preposte all'Edilizia pubblica, dichiarazione che dimostrò in modo drammatico il valore dell'opinione pubblica nella preparazione del piano;

b il centro dei convegni e degli sport con uno stadio, un'area per esposizioni, due importanti garage ed il capolinea di un autobus;

c il centro degli uffici comprendente i principali edifici-ufficio esistenti ed alcuni altri nuovi, banche, ecc.;

d il centro dei negozi, con la « Pedestrian Shopping Mall » che costituisce l'asse pedonale del centro, circondato da anelli di raccordo e ampi garage;

e Weybosset Hill, zona residenziale ai limiti del nucleo centrale. In questa zona sono previste anche case di riposo per le persone anziane.

Il progetto è costato 120.000 dollari di cui due terzi sono stati versati dal Governo federale ed il rimanente raccolto localmente: 20.000 dollari furono il frutto degli sforzi della comunità; gli altri 20.000 vennero sottoscritti dall'Amministrazione comunale sotto forma di personale, tempo e servizi.

Providence: il Centro al 1970

Circolazione: 1/4. Garage, 5/11. Posteggi, G. Stazioni di servizio gas.

Trasporti: 12. Capolinea Autobus, 13. Stazione ferroviaria, 14. Scalo merci, 15. Eliporto.

Centro Uffici: 16. Palazzo Uffici, 17. Faro.

Centro Negozi: 18. Negozi, 19. Banca, 20. Centro moda, 21. Portici.

Centro ricreativo: 22. Auditorium, 23. Palazzo esposizioni, 24. Albergo, 25. Campo di bocce, 26. Locali notturni.

Centro civico: 27. Municipio, 28. Uffici Amministrativi, 29. Uffici Federali, 30. Centro Culturale, 31. Museo.

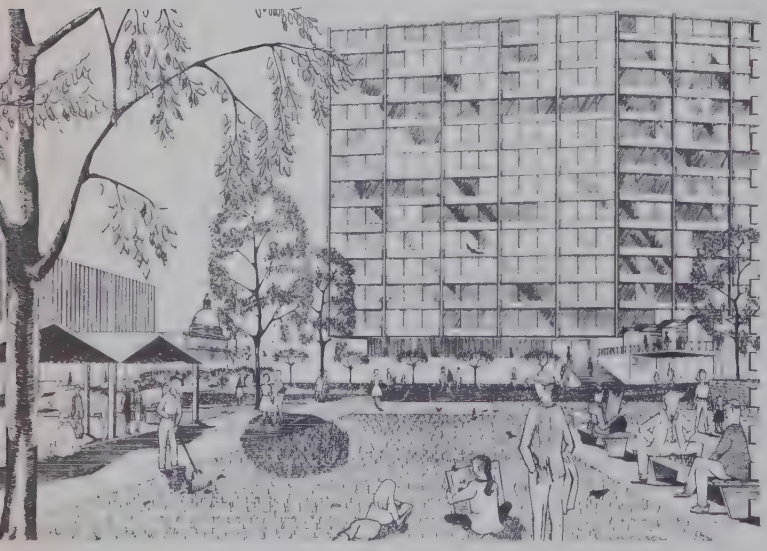
Centro Educativo: 32. Aule Universitarie, 33. Centro TV.

Weybosset-Hill: 34. Centro Diocesano, 35. Istituti per persone anziane, 36. Elks Hall, 37. Scuola religiosa, 38. Residenza Dexter, H Edifici residenziali, O Palazzo Uffici.

Previsioni per il College Hill: 39. Parco storico nazionale, 40. Palazzo Uffici, 41. Nave-museo.

13 *Particolare del Capitol Hill, visto di notte. L'edificio è stato progettato dall'architetto Stanford White e costruito nel 1904.*

12 *Progetto di ristrutturazione attorno al Capitol Hill; è stata ricercata una integrazione visiva tra l'edificio ed il cuore della città: la vista del Capitol è garantita dai punti pedonali-chiave.*



14 - 15 - 16 - 17 *Alcuni aspetti del nuovo centro direzionale*

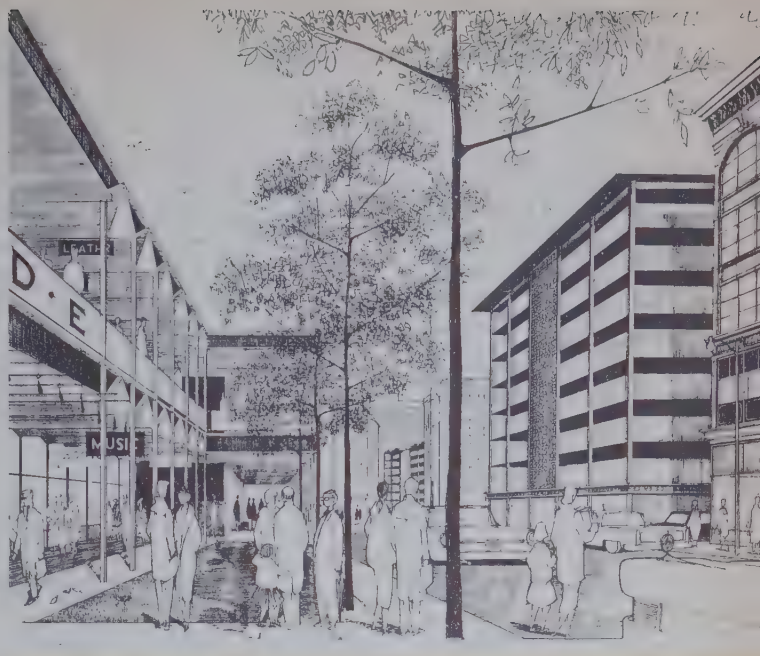
18

zona pedonale
fermate autobus
direzione traffico
percorsi di servizio automezzi
percorsi servizio con trasporto a mano
entrate di servizio
garage

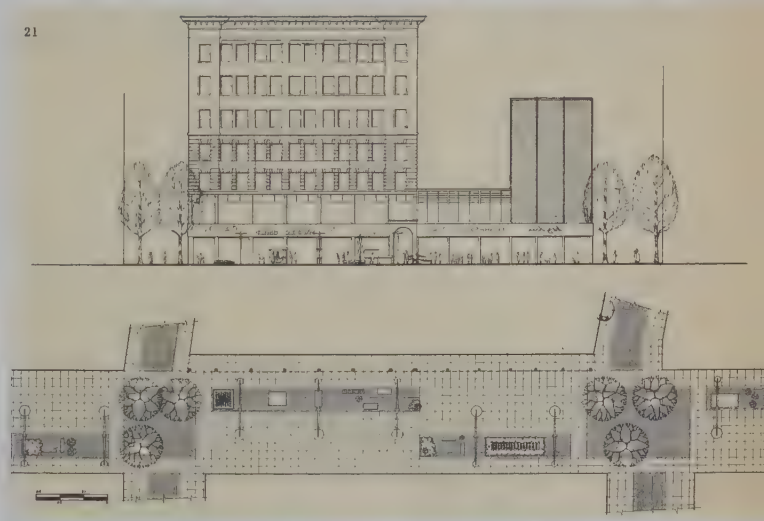
18 *Planimetria del futuro centro dei negozi, raggruppato attorno alla « Pedestrian Shopping Mall » (passeggiata commerciale).* 19 *L'attuale Westminster Street che è stata prescelta come la futura « Mall » per il suo volume pedonale più ampio e per la facilità con cui la sua attuale circolazione potrà essere deviata sulla vicina Washington Street. Molti degli esistenti edifici di vecchio stile saranno sostituiti; altri, invece, classificati « in ottimo stato » da una speciale Commissione, verranno ristrutturati o rinnovati.* 21 *Pianta ed alzato della futura sistemazione di un tratto della « Mall » col progetto di un edificio rinnovato.* 20 - 22 *La « Mall » come apparirà nel 1970.*

19

20



21



22

Il centro degli affari visto da Capitol Hill.

L'investimento previsto per la completà realizzazione del progetto è di 111.023.000 dollari ripartiti come segue: parcheggi: 18.962.000; risistemazione rete stradale: 2.081.000; stazione terminale autobus: 605.000; eliporto: 400.000; centro civico: 20.145.000; centro culturale: 5.070.000; centro convegni e sport: 11.461.000; centro uffici: 7.015.000; centro negozi: 9.568.000; centro residenziale Weybosset Hill: 32.616.000; nuove strade: 1.500.000; raccordo est-ovest: 800.000.
A tutt'oggi, molte previsioni del piano sono state attuate ed altre sono in corso di realizzazione; il ritmo dei lavori fa presumere possibile per il 1970 il completamento del piano.

Notizie ed illustrazioni sono state tratte dalla relazione al piano « Downtown Providence 1970 » messa cortesemente a nostra disposizione dalla *City Plan Commission* che ringraziamo vivamente nella persona del suo presidente Dieter Hammerschlag.

Scoperta e distruzione di una città: Herdonia

di Giovanna Alvisi

Dire Magna Grecia, sia per gli archeologi e gli storici che per i profani, significa nominare una delle regioni antiche piú note e piú ricche, significa richiamare alla mente le meravigliose immagini dei templi pestani o la bellezza delle ceramiche tarantine; ma se questi ne sono gli aspetti potremmo dire piú « popolari », non si esaurisce certo qui la grandezza e la storia di questa regione. Direi anzi che, abbagliati dalla bellezza delle colonie greche disseminate lungo l'arco dello Ionio e del Tirreno, abbiamo trascurato un po' quella che è l'originaria civiltà di questi popoli. Una delle zone appunto piú dimenticate è la Puglia, proprio quella Puglia che per tanto tempo si credette quasi riassunta e rappresentata dallo splendore di Taranto; pure la « città dei due mari » è solo un centro, grande quanto si voglia, in una regione piena di città ridenti e prospere, abitata da popolazioni tutt'altro che imbelli, con una loro storia e una loro fisionomia ben definita.

La Daunia (attuale provincia di Foggia), la piú settentrionale delle regioni pugliesi e la piú lontana dalle colonie greche, è stata sempre trascurata, senza che ci si rendesse conto di quali importantissimi interrogativi potesse fornire la chiave. Questa zona, per tanti secoli abbandonata in balia delle disordinate piene dei fiumi è risultata, al contrario, una fonte inesauribile di materiali e di dati della massima importanza, appena intravisti negli sporadici scavi e adesso riproposti dalla fotografia aerea. Centinaia e centinaia di villaggi preistorici, fattorie romane, centuriazioni, piccoli e grandi centri quasi sconosciuti e una fitta rete di vie di comunicazione, costituiscono una messe ricca d'imprevisti e destinata a rivoluzionare tutte le nostre conoscenze sulla regione.

Quando due anni fa, nel febbraio del 1961, presi in considerazione la copertura aerea della zona di Ordona [1], (fig. 1) allo scopo di individuare l'esatto percorso della Via Appia-Traiana nei pressi dell'antico centro, i problemi connessi con questa città erano ben lungi dall'essere risolti, ma rimaneva sempre la possibilità che un'ulteriore e piú ampia campagna di scavi potesse farvi luce.

La situazione era la seguente: il centro antico di Herdonia [2] era individuato, senza ombra di dubbio, nei resti che si intravedono ad ovest del villaggio odierno di Ordona, sulla riva destra del fiume Carapelle. La città era impostata sopra una serie di collinette che scendono verso il corso di acqua e conservava, ancora visibili, alcuni tratti delle mura in opera a sacco, una torre rotonda e una quadrata, nonchè un avvallamento ovale, che è risultato poi essere un minuscolo anfiteatro. La fattoria Cacciaguerra infine, situata ai limiti del perimetro urbano, era nata utilizzando, per le sue fondazioni, come ricorda ancora uno dei contadini, delle mura in reticolato alte fino a due metri (fig. 2).

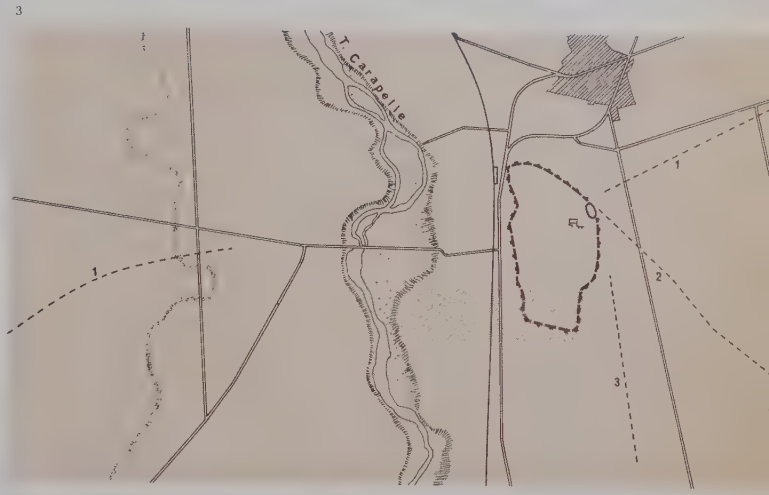
Il saggio di scavo, che aveva preso di mira la zona del foro, aveva messo in luce una serie di piccoli ambienti in reticolato e alcuni tratti di strade, ma soprattutto aveva chiarito che la città presentava due fasi costruttive con diverso orientamento. Lo studio delle strutture murarie della cinta esterna (*opus caementicium* con ciottoli misti a schegge di pietra e frammenti di mattoni) e delle costruzioni del livello inferiore (prive di *opus reticulatum*) aveva portato alla conclusione che l'impianto risalisse al II sec. a. C., mentre quello superiore doveva coincidere ad una posteriore parziale riedificazione, ad opera forse dei successori di Traiano, cioè in coincidenza con la costruzione della nuova arteria che aveva riportato la vita nella Daunia [3].

In sostanza, senza sottovalutare il fatto che solo una piccola parte della città è stata scavata e che quindi ulteriori ricerche avrebbero potuto portare a conclusioni diverse, l'epoca dei resti appariva ben delimitata tra il II sec. a. C. e il II d. C. Tutto ciò era in netto contrasto con quanto si poteva ricavare dalle fonti e soprattutto dalla vastissima necropoli che si estende intorno per un raggio, sembra, di tre km., e per la quale le tombe a fossa e a cappuccina testimoniano una vita di almeno cinque secoli piú lunga. Il materiale fittile e metallico venuto infatti alla luce, risale all'età del ferro ed appartiene ad un periodo molto lungo che dalla fine dell'VIII-inizio del VII, scende senza soluzione di continuità fino al III sec. a. C.

La città nacque ad opera di popolazioni daune, in una posizione strategicamente favorevole lungo le rive del fiume Carapelle, sulla linea di una delle tante vie che dal mare, lungo i corsi d'acqua, risalivano i valichi dell'Appennino, in una situazione analoga alle coeve Arpi e Canosa.

Dei primi secoli di vita nulla sappiamo, eccetto che dovette rapidamente conquistare una posizione di preminenza, quale si può ricavare osservando il materiale della necropoli, e che probabilmente fu alleata con Arpi [4], il centro piú importante del Tavoliere. La prima notizia storica risale invece al III sec. a. C. e ci fa intravedere una città economicamente fiorente, in possesso di un vasto territorio e federata con Roma, alla quale rimase fedele anche dopo la disfatta di Claudio.

Nel 214, durante la II Guerra Punica, Q. Fabio Massimo, figlio del Temporeggiatore, pose l'accampamento in questa città [5]; sempre da Livio apprendiamo che due anni piú tardi Annibale, di ritorno da Salapia, l'unica città rimastagli fedele dopo la defezione di Arpi, sgominò qui l'esercito romano del quale si salvò a stento solo Q. Fulvio con duecento cavalieri [6]. La regione era ormai in balia del Cartaginese e anche la nostra città finí col passare al nemico. Trascorsero ancora due anni e nel 210 i Romani, al comando del proconsole Gn. Fulvio Centimalo, tentarono di riconquistare la città ribelle [7]. In quel momento Annibale era impegnato in una difficile operazione nel Bruzio e gli Erdonitani, stanchi del dominio straniero, sembravano ben disposti verso i Romani: la situazione appariva quindi una delle piú favorevoli alla buona riuscita dell'impresa. Qualcuno però rese nota la cosa ad Annibale che, ritornato con una fulminea manovra in Apulia, sconfisse di nuovo in pieno l'esercito romano, uccise i congiurati e, diffidando ormai della



1 Ubicazione delle zone archeologiche: 1 il centro romano; 2 la città pre-annibalica. 2 Veduta aerea della zona a sud del centro moderno di Ordona, in cui è visibile il centro romano. Evidente, a sinistra, la traccia dell'antico letto del Carapelle, il cui corso è attualmente cambiato. 3 Ricostruzione schematica della zona riprodotta nella figura precedente. Nel centro romano sono stati evidenziati gli scavi del 1954 e l'anfiteatro; le linee tratteggiate si riferiscono alle vie che fanno capo o passano per la città: 1 via Traiana con l'antico ponte sul Carapelle (è evidente il cambiamento del corso del fiume); 2 via Venusia Herdoniam; 3 via Herdonitana. (Foto A.M. 1962 - Conc. alla divulgazione n. 1036).

4 *Veduta aerea del centro scoperto ad ovest del fiume Carapelle ed identificabile con la città distrutta da Annibale nel 210 a.C. L'impianto della città è visibile in special modo nei pressi della fattoria; notare, a sinistra, la traccia del fiume oggi scomparso. (Foto A.M. 1957 - Conc. alla divulgazione n. 90).*

lealtà di Herdonia, la rase completamente al suolo deportandone gli abitanti parte a Metaponto e parte a Turi.
Passata la tempesta cartaginese, nel 202 i Romani ricondussero gli Erdonitani nella loro terra e riedificarono la città che però, fino alla costruzione della via Traiana nel II d. C. [8], rimase solo un piccolo centro senza importanza.
Questa rapida scorsa della storia della nostra città mette in chiaro quali fossero i problemi e gli interrogativi che sorgevano spontaneamente in chi desse uno sguardo ai reperti. Le testimonianze dell'esistenza di un grande centro erano piú che indubbie, ma certo questo non lo si poteva identificare con la cittadina nota dagli scavi, anche ammettendo che ulteriori ricerche entro l'area urbana avessero portato alla luce un precedente impianto; d'altra parte Livio, quando ci parla della ricostruzione della città, non precisa se essa avvenne nello stesso luogo o se vi fu uno spostamento. Rimaneva quindi aperto un problema la cui soluzione, allo stato attuale delle conoscenze, sembrava impossibile: esisteva una piccola città piuttosto tarda cui apparteneva un numero esiguo di tombe e mancava invece il grande centro cui riferire una vasta e purtroppo saccheggiatissima necropoli.
Uno studio iniziato nel tentativo di chiarire un tratto dell'intricata rete stradale della Daunia, ha portato invece alla identificazione di un nuovo impianto urbano e alla soluzione di uno dei tanti e interessanti problemi che la regione offre a chi cerchi di indagarne la storia; la scoperta che costituisce uno dei piú notevoli contributi della fotografia aerea applicata all'archeologia, costituisce una riprova, se ce ne fosse bisogno, di quanto utile possa essere l'impiego di questo nuovo metodo d'indagine in un campo di ricerche che apparentemente sembra tanto diverso e lontano (fig. 4).
Sulla sinistra del fiume Carapelle, in località Masseria delle Cruste [9], la fotografia aerea ha rilevato l'esistenza di un vasto agglomerato urbano situato circa un chilometro e mezzo a nord di quello già conosciuto. Del nuovo impianto nulla appare in superficie [10], e solo uno dei tanti rilevamenti sulla zona, eseguiti in condizioni particolarmente favorevoli, ci ha permesso l'identificazione e un primo studio (che purtroppo, come avremo occasione di chiarire in seguito, minaccia di essere anche l'ultimo) del tessuto urbano (fig. 5).
Il centro è racchiuso da un *agger* la cui traccia appare sui lati nord-ovest, ovest e sud-est come una linea chiara affiancata da una scura, ad andamento irregolare e quasi mai ortogonale alle vie che vi giungono; negli altri lati non compare alcuna traccia che possa riferirsi al perimetro della città. Una fortificazione di questo genere non meraviglia in Daunia, dove esiste già un esempio celebre, quello dell'*agger* semilunato della vicina Arpi e che è, d'altra parte, ben documentato anche in altre regioni d'Italia a partire dal VII secolo (v. Anzio, Ardea, Satricum etc.) [11].
All'interno è dato rilevare il sovrapporsi e l'affiancarsi di piú strati urbani su di un terreno precedentemente già abitato. Per tutta la zona infatti, dentro e fuori il perimetro dell'*agger*, appaiono le tracce di quei villaggi cosí tipici del Tavoliere e riferiti

5 Ricostruzione del centro pre-annibalico; visibile la sovrapposizione dei villaggi preistorici (A), del primitivo impianto urbano (B) e di quello a pianta regolare.

dal Bradford, che per primo li studiò [12], al periodo neo-eneolitico (A); si tratta di recinti subcircolari semplici o a piú fossati concentrici o tangenti, nel cui interno rimangono visibili tracce dei fondi di capanne, testimonianza che quel tratto di pianura difesa e alimentata da due corsi d'acqua (di cui uno ormai scomparso) rappresentò fino dalla piú alta antichità un sicuro rifugio ed una favorevole occasione di habitat.

Sul lato nord poi, è tutta una serie di tracce di strade che si snodano e si incrociano con prevalente direzione nord-est - sud-ovest (B). Si tratta di un impianto ancora non regolare con strade strette e mozze che si intersecano in un apparente disordine e insistono tutte in un angolo, fino ad una linea al di là della quale il terreno appare vergine e privo di tracce, e che costituisce, quindi, il limite dell'abitato.

L'area della città è poi segnata da una fitta rete di strade regolari a incrocio ortogonale, orientate nord-sud. Le tracce, in alcuni casi di una sorprendente nitidezza, individuano due tipi di strade: alcune grandi arterie che si ripetono nei due sensi — nord-sud e est-ovest — a intervalli pressoché regolari (strade a doppia linea scura) e, all'interno dei rettangoli cosí individuati, tutta una serie di vie piú strette e piú fitte (strade a semplice linea scura): saremmo, a quanto pare, in presenza di quei due tipi di strade alle quali il Castagnoli ha riferito rispettivamente i nomi di πλατεῖαι e στενωποί' [13], cioè grandi vie di traffico e piccole strade pedonali, (anche se esempi di reticolato simile a questo non sono riscontrati fino ad ora). Sarebbe infatti la prima volta che è documentata, di fatto, l'esistenza di grandi vie ortogonali nel cui tessuto si inseriscono quelle minori; fino ad oggi gli esempi noti testimoniano piuttosto l'esistenza di grandi strade in uno solo dei due sensi (orizzontale e verticale) o, comunque, mai in una rete regolare. L'unico esempio sarebbe quello testimoniato dalle fonti per l'impianto ippodameo di Turi — tre grandi strade in un senso e quattro nell'altro — ma, come ho detto, si tratta solo di una notizia [14].

I quartieri individuati da queste grandi vie risultano rettangolari ma non uguali tra loro, né per lunghezza né per larghezza: nel settore 1, infatti, il secondo quartiere misura sul lato corto m. 225, mentre la successiva grande strada è a m. 550; quindi, anche ammettendo di dividere tale distanza per metà, avremmo due quartieri di 275 m. di lato. Simili discordanze si notano pure nella lunghezza: infatti, mentre nel settore 2 i rettangoli degli isolati misurano m. 335, quelli del settore 3 sono di circa 430 m. I quartieri sono poi divisi in senso longitudinale da vie strette e lunghe in isole che, nella parte in cui sono piú visibili e ordinate, appaiono di 20 m. di lato.

L'impianto regolare si intreccia con quello irregolare che abbiamo già segnalato nell'angolo nord-ovest della città, mentre nella parte centrale alcune tracce farebbero pensare alla presenza di un altro tracciato ortogonale leggermente sfalsato nel suo orientamento; nella zona meridionale le tracce sono molto rarefatte e troppo confuse per poter essere classificate.

Unico elemento che turba in certo modo la regolarità dell'insieme, pur inserendosi per-

6 Daunia: la rete stradale romana quale si ricava dalle fonti antiche e dagli itinerari. 7 Daunia: la rete stradale romana quale si ricava dallo studio delle fotografie aeree.

fettamente in esso come orientamento, è un grande spiazzo quadrangolare di 50 m. di lato individuato da una doppia linea con un ingresso sul lato ovest (C), cui fa riscontro un'altra traccia quadrata a nord della ferrovia (D).

A giudicare dunque da quanto si può leggere nella fotografia aerea ci troveremmo dinanzi ad una zona abitata fino dal neolitico e nella quale si sono sovrapposti almeno due impianti urbani: uno ancora irregolare e piú ristretto e un secondo piú tardo e ortogonale. Non sembra che i due possano essere contemporanei in quanto quello regolare invade anche l'area dell'altro, né d'altra parte è ammissibile una inversione di tempi, in quanto Herdonia nasce molto presto in un momento in cui una pianta ortogonale è inammissibile. Al primo stanziamento dauno in questa zona possiamo facilmente far seguire l'impianto ordinato ma irregolare dell'angolo nord, sul quale in epoca piú tarda, si inserisce quello ortogonale, utilizzandone in parte l'area e proseguendone il tracciato della fortificazione. Questo secondo impianto, per le sue caratteristiche, richiama molto da vicino quelli di alcune città del VI secolo [15] e a questa data si può far risalire anche il nostro centro senza timore di essere molto lontani dal vero.

Se a questo punto prendiamo di nuovo in esame quanto le fonti ci dicono di Herdonia, potremo tentare di chiarire ulteriormente il problema. La necropoli ha restituito materiale che dagli inizi del VII scende fino al III, attestando l'esistenza di un centro molto grande in questa zona, e abbiamo già detto come esso non possa essere attribuito alla Herdonia già conosciuta. D'altra parte esiste una notevole serie di monete riferibili ad una città di nome Herdonia, che risalgono fino al V sec. e testimoniano le numerose alleanze con altri centri, tra cui quella con Ascoli, forse stretta al tempo delle guerre contro Taranto. Elemento questo che avvalora quanto già si era osservato a proposito della necropoli e conferma l'importanza di questo centro dauno tra il VI e il IV secolo.

Tornando adesso ad un periodo piú recente, e precisamente verso la fine del III sec. a. C., cercheremo di trovare nelle fonti qualche elemento che possa tornarci utile per la identificazione dell'impianto urbano a nord del Carapelle. Se Fabio Massimo ne fece la base per le sue truppe e Annibale e i Romani se lo contesero cosí accanitamente, siamo indotti a pensare che essa fosse un centro di notevole entità; oltre a ciò Livio [16], parlando della città di Herdonia, ci fornisce un dato prezioso spiegando come questa fosse « *nec loco satis tuto posita, nec praesidiis firmata* »; ciò significa che, a parte la mancanza di nuclei armati, fattore che poteva essere di ordine temporaneo, la città non presentava buone difese naturali, anzi era costruita in una località decisamente sfavorevole. Ma c'è di piú: nessun elemento era rimasto in superficie a testimoniare l'esistenza di una città e ciò, in una zona come il Tavoliere che per secoli era rimasto tagliato fuori dalla vita attiva della regione, era assolutamente inspiegabile. Possibile che in un terreno piatto come questo non fosse rimasta alcuna traccia, quando nell'altra Herdonia, lontana poco piú di un km., il Mola nel '700 aveva visto ancora in piedi torri e resti di mura? Una distruzione cosí totale, cosí irrimediabilmente completa, si può spiegare solo rileggendo il testo di Livio: Annibale la rase al suolo e ne deportò gli abitanti.

La zona rimase dunque completamente abbandonata, nè ci furono i superstiti a tentare di ricostruire su quelle povere vestigia le loro nuove case.

Dieci anni dopo, quando i Romani decisero di riedificare Herdonia, la scelta del luogo non fu dettata dal nostalgico amore per la patria distrutta, ma da ragioni ben piú meditate che giocarono a favore di uno spostamento sia pur lieve, tanto che Livio non ne dà neppure notizia. La prima Herdonia aveva dato cattiva prova di sè (e forse non si tenne soltanto conto della infelice posizione naturale, quanto anche della sua infedeltà) e la nuova fu ricostruita poco oltre, sulla serie di colline che si levano presso la riva del Carapelle, piccola e raccolta entro una salda cerchia di mura, quanto la prima era estesa ed ampia. Del resto il criterio che aveva suggerito il sorgere di un impianto cosí grande, con un *agger* comprendente anche un vasto terreno incolto, era lo stesso che aveva ispirato una Canosa e una Arpi, in cui il circuito racchiudeva vaste zone protette ma non abitate, in

*8 La zona è la stessa della fig. 4: dal confronto appare chiaro il danno prodotto in pochi anni dall'uso delle macchine agricole. È ancora visibile la linea dell'*agger, *ma del reticolato stradale rimangono solo tracce insignificanti. (Foto A.M. 1962 - Conc. alla divulgazione n. 1036).*

cui ricoverare il bestiame, alloggiare gente armata, o addirittura seppellire i morti. Adesso era Roma che imponeva un piano urbano: diversi i criteri di impostazione, diverse le necessità, e a Roma non sembrò opportuno dare alla nuova città quell'impianto ordinato che elargiva alle sue colonie. Il nuovo centro rinato sulle colline, col permesso di Roma, ad opera degli esuli Erdonitani, rimase cosí ancora per molto tempo solo un piccolo insignificante borgo della Daunia.

Dopo quanto abbiamo esposto, mi sembra non ci siano dubbi sulla natura e sulla storia del centro scoperto a nord del Carapelle e la sua identificazione con la città distrutta da Annibale nel 210 appare certa dato anche che non uno solo degli elementi storico-archeologici di cui siamo entrati in possesso fino a questo momento, parla per una soluzione diversa. Questa identificazione viene inoltre a risolvere il problema della necropoli che, nella sua durata, coincide perfettamente con quella del centro sulla sinistra del fiume: dagli inizi del VII secolo — cui va riferito il primo stanziamento nella zona nord — fino al III, che corrisponde alla distruzione delle città da parte dei cartaginesi; in tal modo viene anche spiegata la mancanza assoluta, nell'area della Herdonia Romana, di reperti anteriori al II secolo a. C.

Il contributo forse piú rilevante, però, è offerto dallo studio della pianta urbana, e ciò sotto diversi aspetti: anzitutto perché si tratta del primo impianto regolare di grande entità scoperto nella Puglia settentrionale (quelli di Metaponto e di Heraclea — attuale Policoro —, nella parte meridionale della Puglia, appartengono a città di dichiarata fondazione greca). In secondo luogo perchè questo costituisce la riprova di quella colonizzazione greca della regione di cui tanto si è parlato, ma che è rimasta sempre indefinita nelle sue vere caratteristiche, di una colonizzazione del tutto particolare che non si è attuata con la fondazione di colonie — nella nostra zona l'unico stanziamento greco è Salapia e anche questo non molto importante —, ma con una penetrazione silenziosa, potremmo dire, di elementi che vengono assorbiti dagli indigeni dauni senza che per questo si muti la piú profonda essenza della loro vita e dei loro costumi. La quantità di ceramica greca, rinvenuta in questa regione, non è poi cosí abbondante quanto ci aspetteremmo, e piú

che di un commercio di vasi provenienti dall'estero, la Daunia ci dimostra l'acquisizione di forme e di elementi decorativi di provenienza sicuramente greca. Ciò accade per Arpi come per Herdonia in cui l'unica testimonianza di un uso della lingua greca ci è dato dalla leggenda di due monete (una, già citata, con la leggenda *Arpavert* e una piú recente che reca in lettere latine *Ordanon*), come per la stessa Canosa, che Orazio chiama addirittura bilingue, e che oppone alla importazione di ceramica greca, una delle piú attive e originali produzioni di tutta l'Italia meridionale.

Se confrontiamo questo impianto regolare di tradizione nettamente greca con il carattere della necropoli, avremo una riprova di piú di come il popolo dauno [17] abbia reagito all'influsso greco assorbendo solo ciò che riteneva piú utile e conservando ben profonda e radicata l'essenza della sua primitiva cultura: gli Erdonitani infatti continuarono, ancora in pieno III secolo, a seppellire i morti con l'antico rito del rannicchiamento.

Il destino della città dauna era stato segnato dalle sue alleanze con gli altri grandi centri del Tavoliere che avevano favorito il suo sorgere ed il suo affermarsi come potenza commerciale; quello della città romana fu invece legato indissolubilmente alla sua situazione di nodo stradale; la prima era stata un centro di smistamento del traffico che si svolgeva, attivissimo, tra la costa e i paesi dell'interno e la sua era stata, in una parola, una partecipazione attiva, mentre la seconda visse e fiorí passivamente, alle spalle quasi della grande arteria attraverso la quale piú diretti si erano fatti i contatti tra Roma e l'altra sponda del Mediterraneo: la Via Appia-Traiana; in epoca romana Herdonia non è piú una potenza, ma solo un nodo stradale sulla via per l'oriente.

Di questa situazione di fatto, tipica di molta parte della penisola al tempo dell'impero, non fu solo la nostra città a sentirne le negative conseguenze; quello che prima era stato un commercio capillare, uno scambio attivo e continuo attraverso la fitta rete di collegamenti di tutto il Tavoliere, si contrasse poco a poco lungo l'unica direttrice di traffico rimasta in funzione e le città e i paesi sparsi un po' dovunque, se vollero scampare ad una completa decadenza, dovettero allacciarsi a questa. La fortuna di Herdonia fu segnata dall'imperatore Traiano quando modificò il tracciato della Via Appia costruendo un nuovo tronco tra Benevento e Brindisi. Con l'apertura di questa via la città ritrovò per qualche tempo un po' del suo antico splendore che durò fino a che la Traiana ebbe la sua funzione di collegamento con l'oriente.Da Herdonia si irradiano le vie di collegamento con Lucera, Arpi, Siponti e Salapia [18] che ricalcano, ampliate e rettificate, il tracciato di precedenti collegamenti, mentre a Sud possiamo seguire la nascita di due nuove strade facenti capo direttamente ad Ordona: la *Via Aurelia-Aeclanensis* o *Via Herdonitana* e la *Via Venusia Herdoniam* (figg. 2, 6, 7).

Non molto diversamente da quanto accade oggi in seguito alla costruzione di una superstrada, quando i paesi prima attraversati dalle piccole vie di comunicazione subiscono un'improvvisa contrazione che rischia di portarli alla rovina, l'apertura di un'arteria piú rapida e scorrevole quale la Traiana, segnò la fine dei centri nati lungo il tracciato dell'antica Appia. Fu cosí che dietro espressa petizione degli Eclanesi, fu dato il permesso di costruire un tronco di collegamento tra la città di Aeclanum e quella di Herdonia. Una analoga ragione costrinse poi i Venosini, che vedevano languire la loro città carica d'anni e di storia, a cercare di creare con una nuova via un rapido allacciamento con la Traiana. Herdonia, divenuta un nodo stradale di una certa importanza, visse cosí i suoi ultimi anni prima discomparire nel totale abbandono di tutta la regione. Oggi che l'attenzione di tanti studiosi si è appuntata sulla Puglia, è augurabile che delle ben programmate campagne di scavi vengano condotte in quelli che notoriamente furono i punti chiave nelle varie epoche storiche, dalla romana colonia di Lucera, prima testa di ponte della conquista della Puglia, alla dauna Arpi, dagli arroccati villaggi del Gargano a quelli ordinatamente disseminati lungo i fiumi e i tratturi che scendono dai preappennini. Perché, se alcuni problemi sono stati risolti, nuovi se ne presentano sempre piú numerosi, come lo studio dei sistemi di centuriazione usati in questa regione o quello del vero apporto della civilizzazione greca. In molti casi, dicevo, gli scavi potranno fornire elementi di grande utilità, ma questa possibilità purtroppo si sta rapidamente riducendo col passare del tempo. Nella Herdonia romana la Missione Belga sta attivamente scavando nel tentativo di portare alla luce i monumenti ancora sepolti ed i risultati saranno, è augurabile, dei piú soddisfacenti, ma l'altra città, quella comparsa inaspettatamente al di là del fiume, l'Herdonia preromana, è stata irrimediabilmente distrutta per la seconda volta (fig. 8). Annibale l'aveva rasa al suolo, ma il terreno ne aveva conservato gelosamente le tracce per piú di 2000 anni e, se in superficie la furia cartaginese nulla aveva lasciato, era rimasta impressa sul terreno quasi la radiografia della città. I fotogrammi che sono serviti a metterla in luce vennero eseguiti nel 1957, quando ancora la riforma agraria del Foggiano non era stata completata; un nuovo rilevamento, appositamente fatto per studiare dettagliatamente la città, ed eseguito nel 1962, ha presentato ai nostri occhi un terreno completamente sconvolto dalle macchine agricole e ormai muto per sempre. Di quel reticolato stradale che appariva cosí nitido e chiaro, rimangono solo tracce sfocate che non tarderanno a scomparire del tutto, mentre la linea dello *agger* è ridotta a solo una sbavatura. Abbiamo intravisto una città nuova e l'abbiamo perduta prima ancora di esserci resi conto della sua esistenza, e se Annibale l'aveva cancellata dalla faccia della terra, i nostri aratri meccanici hanno cancellato anche quella impercettibile ombra che era rimasta nel sottosuolo. Le ricognizioni nella zona hanno purtroppo confermato ciò che era chiaro già nelle fotografie del 1962: sul terreno arato in profondità solo miriadi di frammenti di ceramica testimoniano l'esistenza in questo punto di un'area archeologica. Una analoga situazione si verifica con maggiore o minore evidenza in tutta l'Italia tanto che, se non si giungerà presto ad una fattiva collaborazione tra gli studiosi delle discipline storiche e i programmatori dei grandi lavori pubblici, il progresso segnerà la condanna senza appello di tutto il nostro patrimonio storico-archeologico. Per tornare al nostro caso, le fotografie del 1957 rimarranno l'unico documento di una città di cui si conosceva il nome e la storia senza supporne neppure l'esistenza, di una città infine che dopo due millenni soltanto noi siamo riusciti veramente a distruggere.

Giovanna Alvisi

Bibliografia e note

[1] La città si trova in provincia di Foggia, presso Ortanova, F. 175 della carta d'Italia. Il centro è sufficientemente noto come localizzazione e piú volte citato da vari studiosi: Weis in P.W. XV col. 6178 s.v. *Herdonia*; N. Corcia, *Storia delle due Sicilie dall'antichità piú remota*, Napoli 1843, pag. 588; E. Pais, *Storia della Sicilia e della Magna Grecia avanti la conquista romana*, Torino, 1894, pag. 377; T. Mommsen, *Die Unteritalianischen Dialecte*, Lipsia, 1850, pag. 302; Chieffo, *Preistoria e Storia della Daunia*, Foggia, 1953, pag. 31 (sull'origine del nome). Per la parte preistorica v. Angelucci, *Ricerche storiche e preistoriche in Italia Meridionale*, Torino, 1876, passim; A. Jatta, *La Puglia preistorica*, Bari, 1914, pag. 245; Q. Quagliati, *NS.*, 1907, pagg. 28-38. Per lo studio della monetazione v. Minervini, *Boll. Arch. Napoletano*, 1856, pag. 151; B. Head, *Historia Numorum*, pagg. 45-47; G. Riccio, *Repertorio delle monete di città antiche*, Napoli, 1852, pagg. 38-39. Una ampia descrizione del luogo ci è fornita dal Mola (*Peregrinazioni letterarie per una parte della Puglia*), che alla fine del 700 visitò questi luoghi dando dettagliata descrizione dei ruderi allora visibili; per altro i suoi dati non sono del tutto utilizzabili in quanto si riferiscono anche ai resti del borgo medioevale sorto nello stesso luogo e da lui considerati resti piú antichi. Scavi regolari nella zona non sono stati mai fatti ad eccezione di una breve campagna a cura della Soprintendenza delle Puglie (1954-55), il cui rapporto è ancora inedito. Il centro è sufficientemente noto anche dalle fonti tra le quali, a parte Livio che avremo piú volte occasione di ricordare, sono da segnalare Silio Italico (VIII, 569), Tolomeo (III, I, 72), Strabone (VI, 282), nonchè il Liber Coloniarum (210) e gli Itinerari antichi, tutte fonti interessanti anche per lo studio delle varianti del toponimo. — [2] Il nome è quello attribuitole da Livio. — [3] Il prof. J. Martens, che ha ripreso quest'anno lo scavo per conto dell'Accademia Belga, ha confermato ancora l'epoca relativamente tarda delle nuove costruzioni venute alla luce entro il circuito urbano. — [4] Questa alleanza, secondo il Minervini, sarebbe dimostrata da alcune monete recanti la leggenda ERT-ARPA; CER-ARPA; APIIACEPT in lettere greche. — [5] Livio XXIV, 20. — [6] Livio XXV, 21. — [7] Livio XXVII, 1. — [8] V. G. Alvisi, *Problemi di viabilità nell'Apulia settentrionale*, *Arch. Class.*, XIV, 1962, pagg. 148-161. — [9] Fogli 175 IV NE e 164 III SE. — [10] Battute eseguite a terra hanno confermato, per l'abbondanza di ceramica di ottima fattura, l'esistenza di un'area archeologica; in superficie comunque manca qualsiasi traccia di ruderi. — [11] v. Dinu Adamesteanu, *Rend. Linc.*, s. VIII, XI, 1956, pag. 358 e segg.; F. Castagnoli, *Satrico*, Universo, XLIII, n. 3, Maggio-Giugno 1963, pag. 505 e segg. — [12] J. Bradford, *Siticulosa Apulia, Antiquity*, 1946, pag. 191; *id. Buried Landscapes in Southern Italy*, 1949, pag. 58. — [13] F. Castagnoli, *Ippodamo da Mileto e l'urbanistica a pianta ortogonale*, Roma, 1956. — [14] Diod. XII, 10, 7. — [15] Castagnoli, cit. — [16] Livio XXVII, 1. — [17] Sul ridimensionamento dell'apporto greco alla cultura apula v. i risultati scaturiti dal *I Convegno di Studi sulla Magna Grecia*, tenutosi a Taranto nel 1961. — [18] V. G. Alvisi, cit.

1 *Ponte a Lavertezzo in Val Verzasca (Ticino).*

Autostrade e paesaggio

di Enzo Magnani

Jean Paul Bernard, architetto paesaggista del servizio speciale delle Autostrade Francesi conclude il suo interessante articolo « La route e le paysage » (1) riportando questo efficace brano di Henri Cavailles:

« ... Quels que soient son histoire et son état actuel, la route s'incorpore nécessairement au milieu géographique, elle s'associe au sol, aux eaux, à la fôret, qui sont l'oeuvre de la nature, aux habitations et aux cultures, qui sont celles de l'homme, pour composer avec eux un certain ensemble. Elle exprime les traits essentiels de chacun d'eux et en donne pour ainsi dire l'échelle. Pour le voyageur, une plaine paraît d'autant plus vaste et plus uniforme que la route y est plus longue et plus droite, une montagne d'autant plus haute et plus escarpée qu'elle en sillonne les pentes de lacets plus nombreux et de tournants plus aigus.

La route est ainsi un vivant élément du paysage... ».

Ritengo che tale brano non perda nulla della sua efficacia nello studio dell'inserimento nel paesaggio delle nuove autostrade recentemente realizzate.

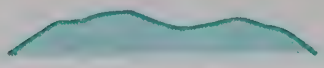
La strada, ieri come oggi, in Francia ed altrove, resta un elemento vivente del paesaggio, un elemento vivente di un tutto già vivente, che deve continuare a vivere senza subire alcuna diminuizione.

È l'antico e mai superato problema della validità di opera umana, da conseguirsi attraverso l'inserimento della stessa in un preesistente ambiente. Oggi, piú che mai, il problema si affaccia nella difficoltà di un operare, in fase di incremento continuo, non corrisposto da una chiarezza di impostazione per il conseguimento di un risultato di equilibrio. E non si resta nella chiarezza se non ci si sofferma sul significato della qualifica « vivente », sulla importanza, non sottovalutabile, che essa assume per la sua azione dalla quale trae origine l'effetto psicologico positivo o negativo in colui che, viaggiando lungo una strada o un'autostrada, guardi od osservi.

È vero che, da ieri ad oggi, il punto di vista del viaggiatore ha subito incrementi di velocità piú che notevoli ed è altrettanto vero che tale constatazione comporta per osservatori superficiali, un tentativo di svalutazione del punto di vista e quindi dell'effetto psicologico che ad esso è collegato. È vero invece il contrario; e cioè che detti elementi, fatta eccezione per quei passionali che viaggiano in funzione della lancetta del tachimetro e del cosiddetto « piede facile », degenerano per il decadimento e la monotonia delle immagini. Anche queste sono aumentate considerevolmente di numero! In tal modo al piú sprovveduto e distratto viaggiatore, che è costretto a raggiungere quotidianamente il luogo di lavoro, non può sfuggire un monotono, uniforme paesaggio o la rottura dello stesso con interventi sgradevoli.

I conseguenti effetti di noia e di fastidio provocano desiderio di evasione e di ricerca di percezioni piú gradevoli: si indulge allora nell'accelerazione del mezzo meccanico sperando che le ulteriori zone da attraversare destino almeno qualche interesse. Mal se tali zone tardano a presentarsi: in alcuni, osservatori sensibili, la lettura di soluzioni mal riuscite e quindi di occasioni perdute, trasforma il fastidio in irritazione; in altri, inclini a non porsi dei problemi, l'accentuazione della noia tende al completo disinteresse e, quindi, all'assopimento e al sonno, risultato particolarmente pericoloso per chi guida! Gli effetti, indubbiamente negativi, portano il viaggiatore alla propria meta, di svago o di lavoro, in uno stato d'animo tutt'altro che sereno.

Si dirà: ma è proprio vero che le zone attraversate da un'autostrada sono cosí importanti dal punto di vista dell'effetto psicologico che esse determinano? E non basta che un'autostrada



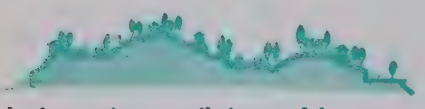
il profilo naturale del luogo

la negazione del luogo

la drammatizzazione del luogo

il profilo ideale secondo i costruttori

la sistemazione suburbana senza rispetto del terreno



la sistemazione con il rispetto del terreno

Le alternative nella sistemazione del suolo

conservazione

accentuazione

alterazione

distruzione

abbia dei perfetti requisiti tecnici al fine di assolvere il suo compito che è quello di collegare due o piú centri urbani? A questi interrogativi molti risultati, finora conseguiti, rispondono, purtroppo, negativamente appunto perché si è dato scarsa o nessuna importanza ai valori dell'effetto psicologico, quasi che al posto di uomini viaggiassero esseri inconsapevoli!

A tale proposito vale la pena di soffermarsi sul pensiero di Richard Neutra che, in un suo recente scritto, cosí si esprime: « Noi non possiamo permetterci di investire immensi capitali pubblici e privati in un ambiente fisico che subito riduce la nostra vitalità inasprendo i fenomeni della stanchezza e le irritazioni gionaliere » invece di divenire, come la casa e il vicinato, parte del nostro mondo di affetti! *Ciò che è monotono ed arido è ben lungi dall'essere privo di fatica*: il caos era considerato terribile dagli antichi, mentre oggi, in laboratorio, si può provare che ci provoca le ulcere, anche se i sensi riescono a trangugiarlo in dosi piú piccole. Gli antichi Greci, ancora cosí giustamente esaltati nelle nostre scuole, avevano tutte le ragioni di dare tanta importanza alla forma, la « morphé ». Il mondo creato da Dio era riconosciuto come bello, e sconvolgerlo era peccato. Questi antichi Greci non erano certamente meno irrequieti di ciascuno di noi, ma per centinaia di anni andarono pazientemente perfezionando i loro ordini architettonici per adattarli in modo quasi incredibilmente consono con la psiche umana, tanto che la loro sintesi non è stata dimenticata per due millenni e mezzo. Nessuno si lamentò per la quantità di fondi pubblici sperperati, sebbene la critica democratica senza esclusione di bersagli fosse allora piú viva che da noi. Noi, d'altra parte, assai raramente produciamo valori durevoli, noi ci nutriamo di sensazioni da un numero all'altro delle riviste alla moda. Ma le città che durano, le soluzioni civili ed urbanistiche, non possono nascere in questa maniera, senza largo sperpero di denaro. Qui è il maggior guaio ».

Ed ancora lo stesso Neutra cosí si esprime:

« ... Se si vogliono trattare l'urbanistica e l'architettura partendo dal rispetto della natura e dell'uomo, bisogna dare ai nostri pensieri la forma di pratiche proposte, da sottoporre ai legislatori, alle autorità e al gran pubblico che paga le tasse; nel futuro queste proposte dovranno poggiare non soltanto sulla convenienza economica o fiscale, ma sull'approvazione delle scienze mediche e biologiche. Bisogna in particolare far giustizia del vecchio pregiudizio che pone la « bellezza » contro l'« utilità », e mostrare come esso sia in contrasto con quanto oggi sappiamo dei sistemi umani e dei fenomeni organici in generale.

In natura non c'è certamente un confine che separi il punto dove un albero cessa di essere utile e comincia ad essere bello. Di piú nel nostro organismo non ci sono compartimenti separati dove debbano confluire le sensazioni e le percezioni relative al bello o all'utile. « Il senso della bellezza » è un bel modo di dire, ma non è una realtà biologica. Vero è invece che tutta la nostra personalità viene interessata, quando siamo davanti ad una cosa bella, e il volto di una città entra in noi attraverso un immenso numero di canali! I fisiologi chiamano « assorbimento stereognostico » questo fenomeno... ».

Non c'è che da assimilare e renderci convinti di questi concetti espressi con estrema chiarezza e non dimenticare che l'uomo, dovunque viva e si sposti, porta con sé un'inalienabile carica di sentimenti che, senza esporli alla degenerazione, vanno curati, per l'appunto, attraverso la validità delle cose che lo circondano da fermo o in movimento.

Non credo che sia necessario insistere nel dover ulteriormente illustrare la attendibilità della quaifica « vivente del paesaggio » per una strada come per un'autostrada. Ora questo concetto, al fine di raggiungere dei risultati positivi nel campo pratico, deve essere presente fin dalla impostazione della progettazione attraverso l'efficienza di un'« equipe » di esperti qualificati. Non si vuol dire, con questo, una novità! Altre nazioni seguono da anni questo metodo con eccellenti risultati che sono sotto gli occhi di tutti.

I tecnici italiani intuiscono, da pionieri, i primi tracciati di autostrade; li realizzano, tra il 1920 e il 1935, indugiando purtroppo su risultati eminentemente tecnicistici. Spronati dall'idea, tedeschi e americani affrontano il problema in tutta la sua estensione, lo studiano e lo realizzano senza minimizzarne le varie componenti. Rivolgono, senza reticenze, la loro attenzione all'effetto psicologico del guidatore eliminando valori negativi dovuti all'applicazione di elementi troppo tecnicistici: riducono nella giusta dose i sonnolenti rettilinei, si preoccupano del fattore noia e fanno assumere al tracciato andamenti dolci e sinuosi; curano i raccordi in curva introducendo il raccordo a curva progressiva (clotoide). Comprendono soprattutto che il seguire ciecamente la scala della velocità porterebbe a manufatti di enormi dimensioni ed alla rottura del paesaggio attraversato. Seguono la strada piú giusta e cioè quella del dialogo tra il nuovo manufatto e la natura esistente. Sentono la presenza di due protagonisti: l'uomo e la natura. Infatti l'ampio nastro della strada si adagia, senza alcuna velleità di primato, sull'andamento naturale del terreno assecondandone le caratteristiche e aderendo strettamente ad esso fino a sdoppiare a quote diverse il piano delle due carreggiate. Gli americani, in ispecie, non hanno molte reliquie del

4

Autostrada Brescia-Desenzano; il tracciato corre rettilineo (fig. 3), mentre avrebbe potuto, pur mantenendo le stesse caratteristiche per la velocità, essere progettato a due piste sfalsate con un migliore rispetto del paesaggio (fig. 4).

6

Autostrada Brescia-Desenzano; il tracciato lambisce una fascia suburbana che si presenta di squallido aspetto (fig. 6) e che potrebbe essere facilmente sistemata con quinte verdi (fig. 5).

paesaggio da valorizzare e da sfruttare. Rivolgendosi, pertanto, al loro immenso scenario naturale, alle profondità cristalline dei loro cieli, nel gioco mutevole di luci e di colori, hanno evidentemente sentito il retaggio di quell'ambiente naturale plurimillenario, hanno sentito verso questo ambiente maggior rispetto. Nasce cosí l'idea della strada parco, cioè di una strada a varie corsie ed, in alcuni punti, sdoppiata altimetricamente in due carreggiate. Essa si insinua in un'ampia zona di verde pubblico attrezzato; il limite di velocità non supera i 55 km. orari. Gli utenti sono in condizione, pur spostandosi su mezzo meccanico e con velocità ridotta, di poter godere la bellezza della natura e la salubrità dei luoghi.

Sembra quasi strano che circa due secoli orsono e in Italia, Luigi Vanvitelli, grande architetto di un grande re, espresse per la prima volta l'idea sintetizzante il trinomio « movimento veduta spazio » nella mirabile composizione architettonica del Parco Reale di Caserta. Come pure, esaminando i risultati delle realizzazioni autostradali tedesche e americane, prima e dopo la seconda guerra mondiale, ci si rende conto che essi guardarono ad un solo fine che potrebbe esprimersi nello slogan « non è importante dove si passa, ma come si passa ».

Nel gruppo degli esperti l'architetto paesaggista, attraverso i suoi compiti di indagine, di critica, di ideazione e di coordinamento, assume una posizione che, anche se non si vuol giudicare preminente, per ovvia incompatibilità con il lavoro di « équipe » è indubbiamente rilevante e insostituibile.

Per convincersene è sufficiente seguire alcune fasi del suo lavoro nell'ambito del gruppo di esperti.

Il lavoro di indagine è certamente il piú lungo e oneroso, ma il risultato di un'attenta ricerca trova la sua giustificazione nella necessità di acquisire tutti quegli elementi atti ad identificare l'ampia zona di territorio, attraverso la quale dovrà svolgersi il presumibile tracciato.

La documentazione di tali elementi deve tendere alla compilazione di una illustrazione grafica e fotografica, tale da procedere alla sua lettura con chiarezze, immediatezza, attendibilità e rispondenza ai tempi. Segue in tal modo, una esatta catalogazione e schedatura dei relativi aspetti orografici, idrografici, climatici, forestali, geologici, agricoli, urbani e paesistico-ambientali.

All'individuazione delle caratteristiche del terreno si perviene attraverso la fotografia aerea ed i relativi, completi dati topografici, forniti dalla restituzione fotogrammetrica. Attraverso l'osservazione di questi ultimi nasce la classificazione delle zone in funzione delle relative caratteristiche: pendenze, esposizione e relativi tempi di soleggiamento, gradi di umidità e di infiltrazione delle acque, natura geologica, culture agricole e forestali, aspetti del paesaggio naturale e umano.

La suddivisione in zone con determinati valori di pendenze consente la lettura di quelle con pendenze superiori ai minimi consentiti, ove l'intervento di considerevoli opere di sterro e di riporto nonché di strutture di contenimento in costruzione e in

Autostrada Albissola-Varazze; anziché creare una trincea con soprapasso (fig. 7), si sarebbe potuto sbancare completamente lo sperone a valle ottenendo una interessante apertura d'orizzonte; la continuità della viabilità locale avrebbe potuto essere attuata con un sottopasso (fig. 8).
Autostrada Albissola-Varazze; il taglio in trincea e il tipo di sottopasso altera visibilmente l'ambiente dando al guidatore una impressione di restringimento (fig. 10) evitabile con uno sbancamento piú generoso ed un altro tipo di struttura (fig. 9).

La costruzione dell'autostrada del Sole attraverso il delicato paesaggio dell'Italia centrale, avrebbe potuto conseguire eccellenti risultati con l'applicazione delle osservazioni esposte, com'è avvenuto nella costruzione delle autostrade americane. Nella fig. 11 l'autostrada del Sole in costruzione a Ponte a Ema presso Firenze. Nella pagina a fianco vedute di autostrade americane, tratte dal volume Man-Made America di Tunnard e Pushkarev che sarà recensito nel fascicolo prossimo.

11

elevazione dalla strada arrecherebbe notevole pregiudizio al paesaggio attraversato dalla strada. La classificazione di dette zone indica, ove non è possibile evitare sterri, i settori che non superano i limiti idonei ad un trattamento umano per il conseguimento di un valido risultato paesistico: cosí ad esempio alla creazione di scarpate di altezza non superiore a m. 6 al fine di poterne favorire il racconto alla configurazione naturale del terreno attraverso adeguati accorgimenti.

L'individuazione di settori con determinati valori di esposizione favorisce la scelta di zone soggette a temperature medie e costanti, puntualizzando le piú esposte al sole, dove il costo di manutenzione della strada, durante la stagione fredda, assume valori normali e modesti.

La conoscenza e la classificazione degli aspetti paesistici ed ambientali è, senza alcun dubbio, il lato piú suggestivo del lavoro di indagine. Suggestivo, ma sopratutto delicato e impegnativo in particolare, se trattasi di strada di particolare interesse paesistico e turistico.

È il momento che l'architetto prende contatto, attraverso il diaframma della sua umana personalità e dei suoi sentimenti, con l'ambiente che sarà attraversato dalla presumibile strada. Soltanto la esatta identificazione e la positiva assimilazione dei valori paesistici esistenti potrà dare efficace impulso alla sua forza creativa, quella forza che, in sincronia con dosati elementi tecnicistici, potrà modellare e dimensionare l'elemento strada, senza mortificare o dimenticare i valori ambientali ma esaltandoli attraverso un risultato coralmente armonico.

Seguendo il presumibile tracciato, chilometro per chilometro, si procede all'individuazione delle varie visuali, fissandone su fotogrammi e schizzi, la notazione dell'immagine e, sulla relativa scheda, i dati caratteristici che ne definiscono l'aspetto, nonché la conseguente destinazione tendente, attraverso una severa e critica selezione, alla conservazione, alla integrazione o alla riqualificazione dei valori paesistici e ambientali.

Insomma, sia gli ambienti che si snodano lungo la strada sia la strada medesima, particolarmente attraverso i suoi manufatti e osservata da altri punti di vista o belvederi, assumono un interesse primario perché l'opera possa dirsi completamente valida nella sua funzione duplice di rapido collegamento e di indispensabile piacevole interesse.

Soltanto convincendosi del valore di questi interventi si può notare la indiscutibile necessità dell'opera degli esperti paesaggisti particolarmente sul nostro territorio, ricco di ambienti naturali e tradizionali che, al di là di un interesse turistico già di per sé importante, conseguono un elevato risultato di valore umano e di piacevole atmosfera.

I nostri antichi, attraverso le loro opere di architettura e di urbanistica, dettero lezione al mondo a loro contemporaneo; questa lezione deve oggi continuare anche con l'integrazione dei risultati positivi conseguiti da altri popoli, riflettendo soprattutto e lungamente sull'acuto pensiero di Neutra: « ... Ciò che è monotono e arido è ben lungi dall'essere privo di fatica... ».

Purtroppo da noi in Italia le nuove autostrade hanno seguito preminentemente un tracciato politico e ciò vale sia per « l'Autostrada del Sole » sia per la Pra-Albissola e specialmente per la Varazze-Albissola.

In un tracciato di strada intervengono tanti fattori: si può fare un tracciato politico (difesa di grandi elettori), un tracciato geologico, un tracciato economico di costo e di esercizio, un tracciato urbanistico, un tracciato finanziario, un tracciato turistico ed un tracciato paesistico, anzi due tracciati paesistici, uno che non danneggi il paesaggio esistente e l'altro che apra nuovi panorami. Il tracciato definitivo non può essere che la risultanza di tutti questi fattori.

Purtroppo oggi il prolungamento della Savona-Ventimiglia è fortemente intralciato dalla politica eppure dove, se non in Liguria, il tracciato paesistico ha tanta importanza?

Enzo Magnani

12

13

14

Ordine del giorno approvato a chiusura del IX Convegno di Cagliari

L'Assemblea dei Soci dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, in occasione del IX Convegno, indica all'attenzione dei Gruppi Parlamentari due aspetti fondamentali per un immediato intervento legislativo e operativo:

1 - Nuova Legge Urbanistica

L'Assemblea dei Soci dell'Istituto Nazionale di Urbanistica giudica indispensabile e inderogabile l'approvazione di una nuova legge urbanistica basata sui tre criteri contenuti nella proposta di legge promossa dall'I.N.U. e formulata dalla Commissione Sullo:

a) esproprio generalizzato di tutti i suoli necessari alla espansione e alla trasformazione degli insediamenti, impedendo la formazione di nuove plusvalenze a vantaggio della proprietà privata;

b) indennità di esproprio che riduca al minimo i riconoscimento della rendita fondiaria urbana, sollevando la collettività da oneri insostenibili;

c) cessione dei suoli, successivamente all'esproprio e all'urbanizzazione, con un titolo di godimento tale da impedire la formazione di nuove plusvalenze: il diritto di superficie può ritenersi il titolo di godimento più idoneo a conseguire tale scopo;

d) immediata operatività della struttura proprietaria prevista dalla nuova legge urbanistica nell'attesa della formazione dei piani regionali, mediante norme transitorie che consentano l'applicazione del meccanismo di esproprio previsto dalla legge, utilizzando gli strumenti già a disposizione, e la rendano obbligatoria nelle aree metropolitane, nei comprensori intercomunali già formati, nelle aree di sviluppo industriale e turistico.

2 - Attuazione della Legge 18 aprile 1962, n. 167

Per evitare che l'attuale congiuntura economica aggravi le strozzature esistenti nel mercato dell'abitazione, si rende necessario un massiccio intervento pubblico nel settore delle aree edificabili, utilizzando la legge per la formazione di demani comunali per l'edilizia economica e popolare secondo i seguenti criteri:

a) prevedere la concessione ai Comuni di mutui, eventualmente garantiti dallo Stato, con un congruo contributo sugli interessi per l'attuazione dei piani disposti dalla legge n. 167. Tali mutui saranno utilizzati sia per l'esproprio che per la esecuzione delle opere di urbanizzazione e saranno ripartiti secondo un dispositivo legislativo collegato al meccanismo della legge n. 589, in rapporto all'entità delle aree vincolate ed ai piani annuali di attuazione;

b) una politica fiscale, erariale e comunale, tesa a incentivare le costruzioni realizzate nell'ambito dei piani previsti dalla legge n. 167 favorendo in tal modo la formazione di un mercato privato di edilizia economica.

« Ordinamento regionale e pianificazione urbanistica »

Convegno dell'Istituto Nazionale di Urbanistica: Cagliari 25-27 ottobre 1963

Il IX Convegno dell'Istituto Nazionale di Urbanistica sul tema « Ordinamento regionale e pianificazione urbanistica » si colloca come logica continuazione del Congresso di Milano del 1962. Esso ha messo in luce l'estrema urgenza di uno strumento legislativo che operando in campo regionale renda attuabili sul territorio gli indirizzi di una programmazione democratica.
Le relazioni e gli interventi hanno caratterizzato i principî fondamentali del nuovo ordinamento urbanistico: dalla necessità di articolare la programmazione a tutti i livelli al problema dell'esproprio e utilizzazione delle aree. Mentre sul primo punto si è approfondito il significato del piano urbanistico nazionale, regionale, comprensoriale e comunale e dei nuovi strumenti designati, sul secondo punto è stata riconfermata la indispensabilità di una politica urbanistica che dia un'ampia possibilità di attuazione dei piani in forma non condizionata dal lucro fondiario.
Ma il Convegno ha dimostrato anche la necessità che le Regioni prendano responsabilmente iniziative di carattere urbanistico e, purtroppo, si è potuto constatare che le Regioni a statuto speciale (la Regione sarda in particolare) oggi si trovano arretrate rispetto alle iniziative nazionali.
L'on. *Ripamonti*, presidente dell'INU, ha affermato che l'applicazione del progetto di legge urbanistica predisposto dalla commissione Sullo « si è posta come indispensabile », rilanciando quindi senza alternative il tema della nuova politica urbanistica. La legge 167 — ha rilevato l'on. Ripamonti — se razionalmente rapportata al programma di sviluppo abitativo del prossimo decennio può servire ad attenuare il fenomeno di crescita dei valori delle aree.
Nel suo intervento, il ministro dei lavori pubblici on. *Sullo*, dopo essersi soffermato sui necessari rapporti intercorrenti tra programmazione economica e pianificazione urbanistica, ha detto che quest'ultima deve essere portata ad una conoscenza piú approfondita da parte dell'opinione pubblica. Sottolineando lo sviluppo in atto di un dialogo tra politici ed urbanisti ha invitato questi ultimi ad una formulazione piú precisa ed illuminante delle loro proposte.
Dei lavori del Convegno si riporta soltanto la sintesi di alcune relazioni e dei principali interventi, mentre è in corso di stampa la pubblicazione degli Atti completi.

Sintesi di alcune relazioni e interventi

Fausto Fiorentini - Ordinamento regionale e pianificazione urbanistica

L'analisi delle esperienze regionali di pianificazione economica ed urbanistica condotte in Italia mostra difformità di metodi ed obbiettivi o soluzioni di carattere settoriale. Esaminando le diverse esperienze, si può dire che ogni volta che è intervenuta la considerazione di una precisa area come coordinata dell'intervento pubblico si è manifestata una chiara tendenza alla liberazione di nuove forze di sviluppo delle comunità locali. Al riguardo c'è da chiedersi se la moltiplicazione delle iniziative di consorzi sub-regionali stia a denotare un superamento e una insufficienza degli enti locali di fronte alle nuove esigenze di sviluppo. Va ribadito però che il problema centrale di una pianificazione democratica è e rimarrà sempre l'autonomia comunale, che non dovrebbe contrarsi con la regione e la pianificazione regionale, ma anzi meglio estrinsecarsi, perché l'intervento se proverrà da un ente operante a livello piú prossimo agli ambiti comunali sarà piú efficiente e piú facilmente accetto di quello statale. In questa luce l'ente regione ed i suoi organi di pianificazione assumerebbero due funzioni fondamentali: quella di partecipazione alla formazione del programma nazionale, facendo valere le forze, le esigenze e le suscettibilità di sviluppo locali e quella di articolazione e specificazione regionale del piano nazionale. Sotto questo profilo urge quindi stabilire gli elementi di struttura nuova e gli strumenti unitari di coordinamento, cioè le leggi-quadro.
Queste premesse storiche e culturali servono ad inquadrare il lavoro della Commissione nazionale di studio dell'INU che si è dispiegato secondo due direttrici: una, mirante ad enucleare il significato della autonomia regionale in materia urbanistica e ad articolare quindi in uno schema-tipo di legge urbanistica regionale i risultati dello studio (relazione Ghio); l'altra di carattere piú orientativo, sviluppata intorno ad alcuni aspetti di fondo del nuovo ordinamento urbanistico (relazione generale).
Occorre anzitutto chiarire qual'è l'ottica con cui gli urbanisti possono e devono operare le loro scelte e a questo proposito si può dire in prima approssimazione che tra componente urbanistica della pianificazione e dimensione del territorio sussiste un rapporto di proporzionalità inversa: cioè mentre il significato di pianificazione economica viene a ridursi con la riduzione della dimensione territoriale, lo « spessore » urbanistico della pianificazione aumenta passando dall'ambito della nazione a quello del comprensorio. La scala pianificatoria in cui lo « spessore » urbanistico e quello economico della pianificazione saranno all'incirca equivalenti si può considerare quella regionale. Bisogna però superare la tradizionale politica d'intervento settoriale, creatrice dei piú vistosi fallimenti dei piani territoriali, col predisporre il « piano urbanistico nazionale » la cui funzione sia quella di indicare le direttive generali, in modo da articolare razionalmente i programmi regionali in un tutto organico. Per questo, contestualmente alla programmazione centrale, è necessario partire con lo studio dei piani regionali. Ma nessuno può illudersi sul successo della pianificazione senza una riforma dell'attuale struttura politico-amministrativa.
L'esigenza di un ordine urbanistico nuovo e di una programmazione edilizia a vasta scala cozza ancora contro miti o alibi socioculturali che l'evoluzione in corso nella nostra società deve ridimensionare. Un punto fondamentale riguarda il problema dell'esproprio e della utilizzazione delle aree. La scelta è chiaramente per un sistema di eliminazione delle rendite patologiche dei terreni, mirante ad incidere direttamente sulla formazione del reddito mentre altre proposte mirerebbero a sistemi di ridistribuzione del reddito attraverso l'istituto fiscale. A favore del primo caso, uno strumento transitorio e parziale, ma di cui occorre l'immediata e concreta applicazione, già esiste: quello offerto dalla legge 167 che autorizza comuni e consorzi intercomunali ad espropriare aree e a cederne il diritto di superficie. Nel nuovo ordinamento urbanistico si tratta evidentemente di un problema di disciplina unitaria a livello nazionale su cui dovrà articolarsi la competenza delle regioni.
Un altro punto fondamentale riguarda il significato del comprensorio. Le angolazioni di questo problema si possono schematizzare in cinque punti:
a sul suo significato come circoscrizione territoriale, occorre discutere il caso del comprensorio formato da una sola unità territoriale comunale (grandi centri urbani) che riproporrebbe

in termini dualistici il rapporto città-campagna, in contrasto con alcune recenti tendenze urbanistiche. Problematiche come quella della città-regione sono nate, tra l'altro, dalla necessità di valorizzare le forze latenti che esistono al di fuori dei centri tradizionali;
b va considerato del tutto superato il concetto di comprensorio come zona omogenea, mentre va accettato come valido il concetto di complementarità ed eterogeneità composte ed organizzate, che si presta ad una visione di sviluppo globale del territorio e ad un'integrazione delle strutture;
c la scelta del comprensorio non è solo scelta tecnica, ma anche politica, e come tale deve ammettere un margine di elasticità temporale e spaziale nella sua definizione;
d considerata la struttura consorziale dell'organismo per il piano comprensoriale, è necessario che essa favorisca la piú vasta partecipazione di forze al piano stesso, qualificando le capacità operative del nuovo istituto e i caratteri democratici dell'intervento.
Analizzando infine il contenuto della pianificazione comprensoriale si rileva in esso una grande possibilità nella ristrutturazione urbanistica delle campagne in coordinamento con altri tipi di intervento.

Mario Ghio - Schema di legge urbanistica regionale tipo approntato dalla Commissione nazionale di studio dell'INU

Ricollegandosi ad alcune ipotesi formulate dal relatore Fiorentini, premette che esse sono alla base di tutto il lavoro svolto per l'articolazione della legge-tipo studiata dall'INU.
Tali ipotesi vengono riassunte in cinque punti:

1) che siano istituiti tutti gli Enti Regione e non solo quelli delle Regioni a statuto speciale;
2) che sia attuato il decentramento amministrativo in tutta Italia;
3) che sia rinnovata tutta la legislazione vigente sulle Provincie, i Comuni, le finanze locali;
4) che esista uno strumento efficace per la programmazione nazionale;
5) che sia in vigore una nuova legge per la pianificazione urbanistica simile nella sostanza allo schema noto come legge Sullo.

Le leggi urbanistiche regionali si collocheranno su queste 5 corde fondamentali della futura legislazione nazionale.
Ogni legge regionale dovrà assicurare la partecipazione di tutti i Comuni della Regione, di tutti i Ministeri, del mondo della tecnica, della scienza, della cultura. Ciò è opposto all'idea di restringere le partecipazioni, idea tentatrice perché può sembrare che ne possa derivare un pianificare rapido e a basso costo. Si rischia però anche di pianificare a bassissimo livello.
Nell'idea-guida della responsabilizzazione allargata ne sono insite altre: quella della diffusione della cultura urbanistica e quella della città-territorio, immagine quest'ultima di un territorio non piú occasionalmente sfruttato ma equilibratamente qualificato in ogni suo punto da strutture per quanto possibile differenziate e al tempo stesso integrate; concetto implicante piena ed effettiva indipendenza di Amministrazioni locali in continua collaborazione tra di loro; tale concetto ha valore per territori comunque grandi; è applicabile al Comune, al Comprensorio, alla Regione, a un gruppo di Regioni, alla Nazione. In tali premesse è in parte l'origine della ricerca di una legislazione urbanistica che consenta e favorisca tutta la dinamica del processo necessario a far passare l'idea della città-territorio dal mondo delle astrazioni a quello della realtà.
A questo punto un breve esame dello schema di legge urbanistica regionale sarda mostra concetti totalmente opposti a quelli finora raccomandati, incentrando nella giunta regionale una infinità di decisioni e rendendo cosí troppo ristretto il colloquio.
La proposta approntata dalla Commissione di studio dell'INU, raccomanda per ogni Regione l'istituzione di tre organi di pianificazione. Il primo è un Comitato di Pianificazione formato su decisioni prese dal Consiglio Regionale, mai dalla Giunta; in esso sono rappresentati la Regione, lo Stato, le Regioni vicine, le forze del lavoro, gli enti locali della Regione, e infine almeno 9 tecnici specializzati responsabili delle individuazioni dei criteri base della pianificazione.
Il secondo, è invece un Istituto finanziato unicamente dalla Regione atto a svolgere ricerche sia su iniziativa propria che su richiesta del suddetto Comitato di Pianificazione Regionale e attrezzato per ridurre in disegni e in documenti tutto ciò che il Comitato di Pianificazione ritiene indispensabile alla pianificazione del territorio. Il primo organo viene chiamato Comitato di Pianificazione Regionale ovvero CPR, il secondo organo viene chiamato Istituto del Piano ovvero ISTIP; l'ISTIP dovrebbe curare anche la diffusione della cultura urbanistica nella regione presso Enti, scuole, ecc.
Nella stessa proposta INU viene raccomandata l'istituzione di una Assemblea di tutti i Presidenti delle Provincie e di tutti i Sindaci dei Comuni della Regione, presieduta dal Presidente della Regione; essa si riunirà una o due volte l'anno soltanto e avrà i seguenti compiti:
A immettere nel Comitato di Pianificazione Regionale alcuni amministratori locali per ogni Provincia, scelti tra quei consiglieri comunali che anche per attività professionale risulteranno particolarmente esperti in problemi locali;
B ascoltarne le relazioni nel momento in cui verranno avanzate, in seno al Comitato di Pianificazione, le prime proposte per la delimitazione dei comprensori e in quel momento accettarle o respingerle;
C esprimere un parere sul Piano una volta redatto e prima che esso venga approvato dal Consiglio Regionale.
Alla commissione dell'INU è sembrato che l'avere suggerito tre organi di pianificazione, ciascuno dei quali con compiti cosí chiaramente distinti, sia uno anche se non l'unico dei mezzi possibili per tenere fede a tutte le dichiarazioni iniziali sulla partecipazione allargata e sulla diffusione della cultura.
Condizione prima rimane ancora l'esproprio largamente e sistematicamente applicato non essendo realmente possibile delineare il piano di un impianto produttivo su un suolo diviso in lotti di proprietà distinte.
Lo schema di legge presentato contiene articoli riguardanti la formazione di Consorzi di Comprensorio. Una parte che dovrà però ancora essere sviluppata è quella relativa ai minimi standards urbanistici a scala nazionale, regionale, comprensoriale e di insediamento locale. In relazione ai problemi connessi alla utilizzazione del territorio viene auspicata una Carta Nazionale di principî di utilizzazione del territorio. Si propone infine che presso l'Istituto di Urbanistica vengano istituite Commissioni cui affidare separatamente il compito di esaminare dal punto di vista della pianificazione urbanistica gran parte di quelle leggi presenti e future che pur non essendo urbanistiche avranno una influenza diretta sul futuro operare urbanistico in Italia.

Franco Fiorelli - Articolazione regionale della programmazione economica

Nella relazione Fiorelli, la tematica del Congresso è stata affrontata sotto un profilo propriamente economico.
Esaminati i vari « esperimenti » di programmazione regionale e locale, prevalentemente relativi al Mezzogiorno, si osserva come essi siano risultati condizionati tanto dalla mancanza di una programmazione nazionale, quanto in genere dalla mancata attuazione dell'ordinamento regionale; e come tutti, pur nella diversità delle metodologie adottate e degli obiettivi perseguiti, postulino un meccanismo unitario ed articolato di riequilibramento e di espansione del sistema economico, tramite una politica di programmazione globale.
Si esaminano quindi i criteri di tale politica, negli aspetti territoriali. Criterio basilare dovrebbe essere quello di una destinazione territoriale degli investimenti piú conforme all'offerta di lavoro e a fondamentali esigenze ambientali e civili: in modo da evitare fenomeni di esodo non fisiologico della popolazione e di depauperamento delle risorse umane da un lato, di antieco-

nomica congestione degli insediamenti residenziali e delle attività economiche dell'altro. L'articolazione territoriale della programmazione consisterà nell'attuazione di questo meccanismo unitario secondo vari livelli territoriali, in ordine alle diverse aspettative e possibilità di sviluppo locali.

Nel contesto della programmazione, l'esigenza che la responsabilità fondamentale di una politica di riequilibramento ricada sul Governo nazionale si pone particolarmente in relazione alle regioni sottosviluppate. In pari tempo, si renderà indispensabile una diretta ed organica partecipazione degli Enti regionali all'attività di programmazione, secondo forme opportunamente istituzionalizzate. Tale partecipazione è richiesta per introdurre nella politica e nell'attività di programmazione un'« istanza non centrale » affinché la rispondenza ai valori e agli interessi che le popolazioni in modo piú prossimo avvertono sul piano locale divenga la garanzia effettiva della natura democratica della programmazione.

In questo quadro, la disciplina autonoma degli Enti regionali verrebbe ad assumere carattere esauriente in ordine alla formulazione dei piani urbanistici regionali. Rispetto a questi, i piani comprensoriali costituirebbero un momento interno: di piú immediato rilievo economico nelle situazioni a piú intenso sviluppo residenziale, industriale, turistico, in relazione alle modificazioni di uso del territorio (la cui disciplina dovrebbe peraltro essere inserita in una generale disciplina delle forme di mercato che influenzano sotto molti aspetti la formazione degli squilibri territoriali). Con riferimento alla dinamica del sistema economico, i comprensori si presentano come « campi di gravitazione e di propulsione economica » piuttosto che come unità omogenee.

La figura del comprensorio - Intervento di Giuseppe Samonà

Da questo Convegno emerge, anche se in termini non ancora definiti, la problematica dell'articolazione territoriale e politica intorno alla figura del comprensorio. Tale problematica deve essere approfondita. Occorre cioè stabilire come deve essere dimensionato il comprensorio sia in rapporto alle sue finalità e alle sue caratteristiche, sia in relazione agli elementi di carattere tecnico, giuridico ed economico che serviranno a dare allo stesso comprensorio una precisa configurazione nel nostro ordinamento e un effettivo valore di strumento operativo.

Il problema si può ancora precisare cercando di individuare se si debba, con la creazione dei comprensori, lasciare piena autonomia ai Comuni o se si debba dare agli stessi Comuni la possibilità di devolvere ai comprensori tutti i poteri che oggi formano il substrato dell'autonomia locale. Su questi punti, purtroppo, proprio perché rappresentano una novità nella tematica italiana, vi sono idee piuttosto confuse. Non si può nascondere d'altro canto che i veri termini del problema vanno individuati nella sede del trapasso della legge-quadro alla legge speciale. Nel disegno di legge-quadro nazionale la questione dei comprensori è stata affrontata, e non poteva essere altrimenti, in forma generica. Sarà compito preciso della futura legge regionale configurare esattamente il comprensorio e specificarne la potenzialità, la potestà autonoma e le sue funzioni concrete.

Il nucleo fondamentale della nuova tematica è tutto qui: il resto è contorno, anche se necessario. Si tratta di una vera e propria battaglia intorno al comprensorio, l'elemento di fondo sul quale devono inserirsi e dal quale devono partire le riforme. Da ciò deriva che, a seconda di come la Regione recepirà il territorio, cioè il comprensorio, la legge urbanistica può avere un senso anziché un altro.

Aspetti giuridici della nuova disciplina urbanistica - Intervento di Manin Carabba

La normativa costituzionale in materia di « proprietà terriera » ha il suo centro nell'art. 44 della Costituzione che, come giustamente è stato notato, « non fa che svolgere il principio dell'articolo 41, secondo cui l'attività economica privata può essere indirizzata e coordinata a fini sociali mediante programmi e controlli determinati dalla legge, o i principi dell'articolo seguente, che attribuisce alla legge di determinare i modi di acquisto, di godimento e i limiti della proprietà privata allo scopo di assicurare la funzione sociale e di renderla accessibile a tutti, e prevede altresí che possa essere espropriata per motivi di interesse generale ».

Seguendo queste linee è possibile giungere alla conclusione di un contrasto fra la reale esperienza giuridica, quale è venuta delineandosi entro gli schemi della legislazione vigente, che ha fornito nient'altro che lo strumento formale per l'espandersi della speculazione edilizia, per l'aggravarsi dei problemi di fondo dell'agricoltura, e la disciplina costituzionale. All'indagine del giurista si aprono inquietanti interrogativi, in parte già posti dalla migliore dottrina. La stessa fisionomia istituzionale del diritto di proprietà deve essere posta in discussione, cosí come rivisto deve essere lo stesso modo di impostare i rapporti fra pubblici poteri ed iniziativa economica privata e pubblica. E sotto il profilo costituzionale dovrà andarsi piú a fondo nell'indicare, al di là di ogni equivoco corporativo, il significato reale da attribuirsi alla « utilità sociale » quale finalità cui secondo la Costituzione la proprietà privata deve rivolgersi.

Il concetto di esproprio generale e preventivo connesso al mutamento di destinazione dei suoli stabilito in decisioni del piano economico-urbanistico (cioè in atti giuridici con rilevanza esterna dei pubblici poteri) appare, nella prospettiva delineata come un mezzo di attuazione costituzionale, volto appunto a restituire la proprietà del suolo edificabile come del terreno agricolo alla funzione sociale che è loro propria.

Nella stessa linea debbono considerarsi le proposte volte a garantire la impossibilità del formarsi di nuovi meccanismi speculativi e di inaccettabili rendite parassitarie sui terreni espropriati e successivamente ritrasferiti in proprietà o diritto reale limitato ad enti o privati.

Fernando Clemente - Attività urbanistica della Sardegna

La Regione Sarda ha competenza primaria riguardo alla pianificazione urbanistica, a termini di Statuto Regionale. Tuttavia, per una serie complessa di ragioni, tale competenza non è stata finora pienamente esercitata. Perché ciò possa avvenire è, anzitutto, indispensabile la formulazione e l'approvazione di una legge urbanistica regionale.

Mentre sono allo studio presso l'Ente Regionale i termini della legge urbanistica regionale, ha preso consistenza il programma di sviluppo economico della Sardegna in applicazione della Legge Costituzionale n. 3 del 26/2/1948, secondo la quale lo Stato, d'intesa con la Regione, predispone un piano di sviluppo economico e sociale dell'Isola. A questa Legge Speciale hanno fatto seguito la L.N. n° 588 del giugno 1962 e la L.R. n° 7 riguardante i compiti della Regione in materia di pianificazione economica. In virtú quindi di questi dispositivi il piano di rinascita della Sardegna si trova praticamente in atto. Esso risulta però privo di una logica interna propria di un piano di sviluppo. Anche le ripartizioni territoriali delle « zone omogenee », non sono state sufficientemente approfondite. Merita tuttavia rilevare che la Regione Sarda, attraverso l'Assessorato alla Rinascita, ha dato corso recentemente a delle iniziative tendenti a rendere il piú possibile organico tale piano. Nell'ambito di queste è stato avviato un programma di ricerche per il piano territoriale regionale come parte integrante del piano di sviluppo economico. Il compito di queste ricerche è di visualizzare le direttive del piano di sviluppo in un disegno territoriale d'insieme compiuto e concreto. Questo disegno unitario comprenderà anche la individuazione e la strutturazione urbanistica dei « comprensori organici dello sviluppo », secondo i quali vengono associate tra loro le « zone omogenee » rese convergenti su pochi poli di gravitazione (Cagliari, Sassari, Nuoro, Olbia e Oristano).

Il tema degli insediamenti umani viene inserito con nuova responsabilità concettuale ed operativa nel piano di sviluppo. Con

l'impostazione di « temi guida » di questo tipo si conta di giungere a fissare le linee della problematica territoriale della Sardegna evitando il perdurare di concezioni e di fatti troppo circoscritti di cui si riscontrano i limiti nel processo storico fin qui tramandatosi delle comunità sarde. Processo storico negativo a cui potrebbero ancora condurre le zone omogenee.

Sergio Giovanazzi - Attività urbanistica nella provincia autonoma di Trento

Lo Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige, approvato con legge costituzionale il 26 febbraio 1948, rappresenta la naturale evoluzione di una costante richiesta politica. In esso fu prevista l'articolazione della Regione in due Provincie autonome. La distribuzione, operata dallo Statuto, delle competenze legislative tra Regione e Provincie induce a rilevare, grosso modo, l'assegnazione alla Regione di un generale potere nel campo degli interventi economici ed alle due Provincie la cura dei riflessi sul territorio degli interventi medesimi. Una delle fondamentali competenze è quella sull'urbanistica.
La Legge urbanistica di Trento dell'8 luglio 1960, recepisce i principî della Legge del 1942 e sotto il profilo tecnico, salvo per la pianificazione a livello provinciale, risulta una trasposizione in sede locale dei criteri e delle premesse che giustificarono questa legge. Nel 1961, la Provincia Autonoma di Trento deliberò la formazione del piano urbanistico provinciale affidandone la redazione al prof. Giuseppe Samonà. Il piano provinciale ha individuato in un primo tempo le situazioni di depressione o di sottosviluppo presenti in molte zone della Provincia. Tali situazioni, da un lato presentano una evoluzione demografica molto complessa ed in parte negativa, dall'altro si collegano fortemente alla configurazione delle comunità di valle, che mantengono un loro singolare « status » di gruppo a cui conviene riferire in ogni caso la complessa fenomenologia del territorio provinciale.
Interpretando questa fenomenologia il piano ha individuato dieci comprensori; nel loro ambito sono state precisate e qualificate le relazioni tra campagna aperta e centri urbani, creando parametri di nuove dimensioni che possono arricchire l'urbanizzazione della campagna.
A questa serie di indicazioni si è fatta corrispondere la modifica della vigente Legge Urbanistica provinciale, che recepisce e sviluppa molti criteri della proposta Sullo.

Gino Valle e Roberto Costa - Friuli-Venezia Giulia (Aspetti della regione a statuto speciale e problemi del piano di sviluppo)

L'eterogeneità delle situazioni che compongono la struttura urbanistica del Friuli-Venezia Giulia conferma in termini territoriali quel primato di sottosviluppo che in piú occasioni è stato rilevato sia a livello locale che centrale.
Trieste, priva com'è di un hinterland naturale adeguato alle sue aspirazioni portuali, privata dalle modificazioni della carta geopolitica europea di quei rapporti che ne consentirono il grande ed ormai passato sviluppo, chiusa nella depressione adriatica dalla cortina di dumping dell'OECE e dalla cortina di ferro, sembra incapace di trovare in sé la forza per convertire la struttura emporiale in quella transitaria ed industriale.
Il territorio goriziano è stato artificialmente decapitato dalla città e questa, priva del corpo che la teneva in vita, cerca oggi di legarsi al mare aprendovi la propria economia industriale.
Il Friuli fornisce alla Regione la maggior parte del territorio, con un susseguirsi di fascie geografiche che rapidamente portano dal mare alle Alpi attraverso la fertile pianura ed i colli morenici della pedemontana. La società preindustriale del capoluogo è incapace di dar corso al processo di industrializzazione.
L'impegno del Governo nazionale di promuovere lo sviluppo del paese attraverso la via dell'eliminazione degli squilibri territoriali investe direttamente i problemi irrisolti all'interno del Friuli Venezia-Giulia e costituisce certamente una buona garanzia per il Governo regionale sia dal punto di vista finanziario che politico. Le elezioni del maggio 1964 daranno al Friuli Venezia-Giulia il primo Governo regionale. Cosí fra breve sarà possibile conoscere attraverso i fatti quali obiettivi costituiranno le scelte del piano di rinascita e quali strumenti verranno costruiti per conseguirli.
La particolarità della Regione Friuli-Venezia Giulia consiste nella grande apertura dei suoi problemi di sviluppo. L'obiettivo di di fondo del piano di sviluppo deve tener conto dell'esperienza nazionale e non deve ripetere gli stessi errori, deve cioè favorire lo sviluppo regionale attraverso la eliminazione degli squilibri interni e la conquista dell'unità regionale. Difficilmente il piano regionale potrà conseguire questo obiettivo senza favorire il decentramento interno e l'istituzione di comprensori capaci di aprire la via all'azione locale ed all'integrazione politica regionale.

Franco Berlanda - Attività urbanistica nella Valle d'Aosta

Nella legge urbanistica regionale, vennero per la prima volta unificati i problemi della protezione del paesaggio e quello dello sviluppo urbanistico. Con questa legislazione vi era anche la possibilità di superare implicitamente la debolezza tecnica delle amministrazioni comunali e la volontà di affrontare unitariamente alcuni problemi, tra i quali quello dei trafori alpini; le difficoltà e gli attriti dovuti alla collaborazione tra organo centrale e organo periferico, sfociarono nella non accettazione, da parte del Governo italiano, del piano delle opere pubbliche richieste dalla Regione a completamento dei trafori, e nella decisione della Corte Costituzionale di mutilare la legge urbanistica regionale rendendola praticamente inoperante. L'unica efficace forma d'intervento del Governo regionale è rimasto il vincolo che la Soprintendenza alle Belle Arti può imporre ai territori, e che essa non è ancora riuscita ad estendere sufficientemente.
A proposito delle caratteristiche economico-sociali del territorio, bisogna considerare il carattere tipico delle vallate alpine; i mutamenti di tendenze di localizzazione delle industrie, la conseguente necessità di valorizzare le risorse locali agendo sul settore agrario, su quello industriale, su quello terziario.
Appare infatti necessaria una ristrutturazione agraria e la sostituzione di una agricoltura di tipo familiare con forme cooperative per l'economia agraria dell'intero villaggio e con grandi aziende dipendenti dall'intervento pubblico per il bosco e le culture estensive, secondo una politica agraria che avrebbe riflessi estremamente positivi su quella urbanistica. Quanto ai problemi dell'industria, si suggerisce una serie di poli industriali lungo la fascia che sarà prossimamente solcata dall'autostrada, mentre per quel che si riferisce alle attività terziarie ed alla vocazione turistica del territorio, occorre operare una scelta capace di integrare le varie e contrastanti politiche particolari sin qui seguite, usando incentivi e vincoli.
Occorre inoltre far presente che risulta urgente riconoscere l'esigenza della collettività di diventare protagonista dello sviluppo urbanistico, eliminando ogni interferenza derivante dalla proprietà del suolo e creando una serie di aziende a carattere pubblico regionale che intervengano attivamente nel processo di sviluppo urbanistico.

Giovanni Astengo - Il piano di sviluppo economico regionale umbro

Nell'illustrazione degli studi per il piano di sviluppo regionale umbro, limitata alla sintesi degli obiettivi, dei metodi e dei risultati con un rapido accenno al contenuto delle ricerche, delle scelte alternative proposte e degli strumenti individuati per il raggiungimento degli obiettivi stessi, l'oratore sottolinea il succo delle varie esperienze alla luce della struttura concettuale del Convegno.
Nel quadro delle operazioni di lavoro che ha visto impegnate in stretta collaborazione non solo le Amministrazioni provinciali e le Camere di Commercio, ma anche tutti i parlamentari della regione e molti degli Amministratori locali, oltre al folto gruppo di economisti, demografi, sociologhi, urbanisti ed esperti vari, *Astengo* ribadisce la validità dell'impostazione delle ricerche ba-

sata sull'apporto di competenze esterne alla regione le quali non solo hanno fornito innegabili risultati di conoscenze e di scambio di esperienze, ma hanno portato soprattutto alla rottura dei compartimenti stagni nell'interno della regione.

« Gli obiettivi da raggiungere — prosegue l'oratore — erano stati formulati fin dall'inizio in termini ampiamente accettabili: il piano si sarebbe proposto la ricerca di una varietà di *strumenti di intervento* e di modifica nella struttura dei molti settori dell'economia della regione; avrebbe mirato all'individuazione di una razionale *politica di incentivi* atta ad eliminare squilibri e distorsioni nella *distribuzione spaziale* dell'attività economica e da sviluppare in stretto coordinamento con la *politica delle infrastrutture*; il piano economico avrebbe dovuto apparire anche come un *quadro di riferimento* per la valutazione dei principali effetti delle diverse misure di politica economica, alternativamente e congiuntamente considerate, e conseguire il duplice risultato della *riduzione degli sprechi*, con l'aumento della produttività degli investimenti pubblici, e della *riduzione dei rischi* connessi alla mancanza di coordinamento tra le decisioni dei singoli operatori.

In definitiva, il piano non avrebbe dovuto proporsi *l'elaborazione di previsioni, ma la individuazione degli interventi che fossero in grado, nella misura massima possibile, di migliorare le prospettive di sviluppo dell'economia* »; esso si poneva, cioè, come « un atto imprenditoriale della società » ed il suo carattere sarebbe stato quindi essenzialmente operativo.

Su questa impostazione concettuale e metodologica della *conoscenza adeguata del processo economico della regione*, mirante a mettere in luce « in primis » le inefficienze dei vari settori produttivi, sono stati costruiti i programmi di ricerca e si sono svolte le indagini. La necessità di arrivare ad un *piano operativo* non impostato solo sulla politica settoriale delle proposte operative di intervento nei vari campi e settori, ma su una *coerenza interna*, orientò quindi la ricerca delle « zone economiche » sulla prospettiva di una geografia volontaria futura che portava con sé l'esigenza di una visione globale della regione.

Alla luce di questa nuova impostazione concettuale venne quindi « esaminata a fondo la configurazione geografica del territorio e le sue capacità di sviluppo e fu allora chiaro che tutte le prospettive future sarebbero state legate all'utilizzazione delle possibilità offerte dal quasi completo *anello di pianure* che si svolge attorno al massiccio collinoso centrale dei Monti Martani e su cui si affaccia, per un orizzonte quasi completo, un concentrico e piú ampio *anello collinare e montuoso*. Le pianure sono il luogo naturale della piú intensiva utilizzazione agricola, delle piú facili comunicazioni ed un unico spazio possibile per la ricettività industriale; si trattava dunque, anzitutto, di dare un'ossatura infrastrutturale efficiente a questo *anello centrale* correggendo lo stato di cose attuale, in cui i singoli tronchi dell'anello fanno parte di linee tangenti, coordinando a tal fine le iniziative in atto e promuovendone alcune per ottenere i risultati richiesti dalla nuova impostazione. Su questo sistema di rapide comunicazioni nell'anello centrale si sarebbe attestato, quindi, tutto lo sviluppo futuro della regione che avrebbe ritrovato cosí in se stessa un'ossatura unitaria ed ottenuta la garanzia della piú stretta interdipendenza spaziale degli interventi. Con questa scelta, implicitamente, diventava necessario il ricorso ad una visione urbanistica della regione per dar consistenza ad una prospettazione socio-economica ».

L'oratore conclude dicendo che « in rapida sintesi è questa la storia della genesi del piano di sviluppo regionale che partito all'origine come piano essenzialmente economico ha ritrovato, al momento opportuno, la sua integrazione urbanistica e sta sfociando in un piano di sviluppo economico ed urbanistico regionale. Dimostrazione sperimentale della inscindibilità delle due componenti concettuali, quando ci si ponga di fronte alla realtà economica e territoriale con il chiaro intendimento di conoscerla fino in fondo per trasformarla migliorando il processo di sviluppo. Ma per dare innesco effettivo al piano — ribadisce Astengo — occorre non solo l'istituzione della regione, ma anche l'applicazione integrale della nuova legge urbanistica ».

Tavola rotonda sulla « città regione »

Presieduta da Ludovico Quaroni e con la partecipazione di Gabriele Scimemi, Piero Moroni, Marcello Fabbri, Mario D'Erme e Alessandro Tutino.

Il tema è uno di quelli che, di moda alcuni anni fa, vengono oggi, per un atteggiamento tipico della cultura urbanistica italiana, dichiarati superati prima ancora di averne verificato il significato, le esperienze e gli elementi di validità o di equivoco. Per uscire dai semplicismi, ed anche dagli equivoci che li alimentano, *Quaroni* ha quindi impostato la Tavola Rotonda sui seguenti quesiti:

1) - come è nata l'idea della « città-regione » in Italia;
2) - come tale idea viene recepita dall'opinione pubbica interessata;
3) - quale azione ha generato;
4) - come si pone il rapporto tra « città-regione » e « comprensorio »;
5) - come deve atteggiarsi, in definitiva, la cultura urbanistica del nostro paese allorché si parla di « città-regione ».

Sul primo quesito si sono soffermati, da una parte *Tutino* — che ha riferito sulle elaborazioni che in tema di « città-regione » si sono avute negli ultimi anni a Milano, ove in appoggio agli urbanisti si sono subito mosse anche le forze politiche – e dall'altra *Fabbri*, il quale ha riferito della diversa esperienza avutasi nel Mezzogiorno d'Italia, ove partendo dall'originario problema dei rapporti tra città e campagna, il tema si è andato precisando come problema di urbanizzazione delle campagne.

Circa il secondo e il terzo quesito, *Moroni* ha sottolineato l'esigenza di uscire dal generico, di fronte all'insorgere di rapidi fenomeni industriali, in termini manomissori in vecchi ambienti contadini e gentilizi; per il che occorre superare il pericolo di far pensare ad una pura colonizzazione della città sulla campagna o della città capoluogo su tutta la regione, e porsi invece il problema della estensione di certi valori, universali, della città al territorio e – ha aggiunto *D'Erme* – di una armonizzazione dei vari centri di dignità e di iniziativa nell'ambito di ogni regione (aspetto questo ripreso anche da *Fabbri*).

A questo punto è emerso il problema del quarto quesito, dei rapporti tra « regione » e « comprensorio », problema che *Scimemi* ha introdotto osservando come l'idea di operare su delimitazioni territoriali precise non sia molto presente allorché si parla di « città-regione », mentre ormai è urgente pervenire a delle precisazioni al riguardo, che facciano riferimento anche ad unità amministrative corrispondenti.

Su tale aspetto delle delimitazioni territoriali *D'Erme*, dopo aver precisato il significato di città quale « ambito di organizzazione di relazioni », ha formulato una proposta: quella di concepire la « regione » come articolazione non certo di « comprensori omogenei », ma di « città-intercomunali » chiedendo, quanto al punto cinque, che gli urbanisti, e l'INU in modo specifico, aprano un dibattito nel paese su « come orchestrare le singole regioni in città intercomunali ».

Il prof. *Quaroni* ha convenuto sullo spirito di tale proposta ritenendone però la formulazione alquanto restrittiva, essendo limitata alla regione, pur se in un contesto dinamico dal quale esulano preoccupazioni puramente morfologiche.

Successivamente *Fiorelli*, *Quarto*, *Piccinato* e *Ghio* sono intervenuti nel dibattito che il prof. *Quaroni* ha concluso rilevando come nel complesso la Tavola Rotonda abbia costituito un'utile occasione per affrontare un tema la cui imprecisione di formulazione non esime certo dal riconoscere i problemi da cui esso trae motivi di attualità e che gli urbanisti debbono approfondire per venire a valide indicazioni solutive.

Dibattito sull'urbanistica e l'ordinamento regionale

Presieduto da L. Piccinato che fa una breve introduzione generale e con la partecipazione di E. Cerutti, V. Mossa, G. Forno, V. Cabianca, A. Lacava.

Mossa Sollecitato dal prof. Piccinato a parlare sulle esperienze urbanistiche in Sardegna, traccia un breve quadro accentuando il disagio della situazione attuale. La Giunta Regionale ha di recente predisposto un disegno di legge urbanistica, che opportunamente non è stato trasmesso al Consiglio per la discussione in quanto dovrà essere rielaborato alla luce della nuova legge nazionale. Le cause che hanno portato a questa situazione sono da ricercarsi in una soggezione e in una attesa prudenziale — forse eccessiva — di quanto avviene o non avviene al centro. È pertanto difficile attribuire responsabilità agli Organi periferici, anche perché l'equivoco non sempre nasce in provincia. Infatti, la legge governativa sulla rinascita economica e sociale della Sardegna all'Art. 1 sancisce che « il piano viene formulato per *zone territoriali omogenee* » postulato, questo, delle « zone territoriali omogenee » che contrasta con il concetto di piano comprensoriale.

Forno L'azione pianificatrice, secondo gli schemi di legislazione urbanistica regionale di cui oggi parliamo, si svolge, spesso, su due distinti livelli. Il primo, quello delle formulazioni tecniche, delle grandi scelte, degli atti di programmazione nella cui definizione confluiscono gli apporti dei politici, degli economisti, dei geografi oltre naturalmente l'opera catalizzatrice degli urbanisti; un secondo livello nel quale si individua la fase operativa, ultimo atto del divenire urbanistico e nell'attuarsi del quale il dialogo si svolge quasi esclusivamente fra gli urbanisti e gli amministratori locali. La pianificazione regionale e comprensoriale richiede oggi un particolare impegno della scuola, nelle facoltà di Ingegneria e di Architettura, per la formazione dei quadri e l'adeguamento dei corsi di urbanistica alle istanze del nostro tempo e della nostra cultura. Lo sfasamento fra azione dottrinale ed azione operativa è fattore determinante, se non unico, del fallimento urbanistico al quale assistiamo.

Cabianca presenta e illustra le sei seguenti proposte:
1) Immediato avvio del piano urbanistico nazionale contestualmente alla formazione del programma economico. - 2) Avvio del dibattito sul problema delle strutture politico-amministrative della politica di piano a livello regionale e centrale. - 3) Modifica della legge che istituisce un'imposta sulle aree fabbricabili per quanto riguarda le assurde formulazioni antiurbanistiche. - 4) Legge degli incentivi e dei disincentivi a favore dei piani ai vari livelli mediante dichiarazione di inammissibilità al finanziamento pubblico per tutte le opere in assenza o al di fuori dei piani regolatori. - 5) Integrazione delle culture a livello universitario, finalizzata alla formazione dei quadri della politica di piano. - 6) Promulgazione di una costituzione dei diritti anche per il territorio come remora al suo scempio da parte delle iniziative pubbliche e private.

Lacava La pianificazione urbanistica, a qualunque livello, ha bisogno di tempi brevi per passare dalla fase di studio alla fase normativa. L'esperienza ha dimostrato che componente importante del tempo lungo di progettazione urbanistica è molto spesso il tempo della ricerca. In ciascuna regione la possibilità di attuazione dei piani sarebbe di gran lunga accresciuta realizzando una concentrazione di informazioni aggiornate. A titolo puramente esemplificativo, non certo limitativo, si citano le seguenti:
raccolta di tutti i piani studiati, o pubblicati o approvati; raccolta di tutto il piú aggiornato materiale cartografico ed aerofotografico; dati demografici e sociologici aggiornati per Comuni; situazione edilizia e programmi edilizi aggiornati per Comuni; situazioni di fatto, programmi e progetti approvati per le infrastrutture di base; situazione idrologica generale e studi geopedologici; raccolta visualizzata graficamente delle notifiche Soprintendenziali, delle proprietà immobiliari dello Stato, delle Regioni, delle Provincie, dei Comuni; bibliografia aggiornata di studi regionali.

Quest'opera di concentrazione non può avere carattere contingente, ma deve essere istituzionalizzata in un organismo permanente, che curi il costante aggiornamento del materiale. A nuova legge urbanistica approvata un centro di raccolta di questo tipo diventerebbe la prima Sezione dei nuovi Uffici Regionali di Pianificazione.

Marcello Vittorini - I nuovi istituti urbanistici regionali e la partecipazione popolare.

Anzitutto occorre sottolineare il condizionamento che nasce dall'equivoco della ricerca culturale apolitica (e quindi disponibile per qualsiasi politica) come anche il limite che nasce dallo sganciamento delle previsioni di pianificazione urbanistica dai piú generali orientamenti di sviluppo economico. In secondo luogo, bisogna analizzare le cause della mancanza di una « coscienza di piano » che sono molteplici. Ad esempio, il distacco di individui e famiglie dagli insediamenti tradizionali, l'assestamento dovuto alle migrazioni e la mancata determinazione delle strutture associative tali da soddisfare esigenze individuali e familiari sono cause dello stato di indifferenza e di irresponsabilità del cittadino nei confronti della cosa pubblica. Ad aggravare questo stato arrivano i grandi interventi infrastrutturali che alla periferia appaiono come il risultato di decisioni incontrollabili senza alcun riferimento alle esigenze della collettività manifestate democraticamente attraverso gli enti locali. L'Amministrazione regionale dovrebbe raccogliere in sé le polverizzate competenze di tutti gli enti locali depurandole di qualsiasi contenuto tecnocratico attraverso il filtro di un piano urbanistico ed economico integrato; la stessa espansione del concetto di comprensorio trova la sua ragione in una economia programmata democraticamente.

La libertà di scelta della pianificazione e quindi il recupero delle libertà collettive è costituito dalla disponibilità pubblica dei suoli da cui nasce l'esigenza di assicurare agli enti locali la possibilità di adottare l'esproprio generalizzato ogni qualvolta il piano preveda cambiamenti nella destinazione d'uso dei terreni, senza dover subire il peso di rendite parassitarie. In sostanza il nostro sforzo è teso alla interpretazione dei bisogni di una società in evoluzione che ancora non ha acquistato una fisionomia precisa, ma che ha necessità urgente di una legislazione che possa esaltare e non soffocare il processo di sviluppo in atto. La cognizione dello stato attuale di arretratezza deve indurre a non limitare gli obiettivi, ma a specificarli meglio in una visione per quanto possibile completa del futuro assetto della società italiana. Per questo appare particolarmente felice e tempestiva la scelta del tema del prossimo congresso INU che riguarda la complessa problematica degli strumenti ed organi di attuazione dei piani e dei loro gradi di interrelazione.

Le Regioni a statuto speciale e gli Enti locali in genere hanno già un vasto campo d'intervento; è necessario che essi guidino le iniziative di programmazione democratica allargando e approfondendo il dibattito sulle esigenze della popolazione attraverso « incontri » che consentano quel dialogo tra collettività e amministrazione capace di promuovere la formazione della « coscienza di piano ».

Federazione Internazionale per l'Abitazione, l'Urbanistica e la Pianificazione Territoriale

A Gerusalemme avrà luogo, dal 21 al 28 giugno 1964, il 27° Congresso Mondiale della Federazione Internazionale per l'Abitazione e la Pianificazione Territoriale.

I temi del Congresso sono:

1 Politica degli alloggi per le regioni a rapido incremento demografico.

2 Piani nazionali per la ridistribuzione della popolazione e per la costruzione di nuove città.

Ciascuno di questi temi sarà presentato da un relatore e discusso sotto la direzione di un relatore responsabile in base ai seguenti criteri:

a) principali obiettivi dei piani e politiche

b) fattori e possibilità esistenti

c) soluzioni e conclusioni

Le relazioni, i programmi ed i documenti di lavoro saranno redatti in francese, inglese e tedesco. La traduzione simultanea è prevista nelle tre lingue per tutte le sedute plenarie.

I partecipanti al Congresso sono pregati d'inviare il loro Bollettino di adesione (scheda gialla) alla Segreteria della FIHAUT - Alexanderstraat 2 - L'Aja (Paesi Bassi), unitamente alla quota d'iscrizione.

La quota d'iscrizione al Congresso è la seguente:

Membri-FIHUAT	fiorini olandesi 85,—	($ 23.80)
Non-membri	fiorini olandesi 100,—	($ 28.00)
Signore accompagnanti	fiorini olandesi 40,—	($ 11.20)

Il viaggio avrà luogo in collaborazione con la CIT e la EL AL, linee israeliane.

Per le iscrizioni e informazioni rivolgersi anche presso Urbanistica.

la biennale
di venezia

ARTE - CINEMA - MUSICA - TEATRO

Rivista dell'Ente Autonomo "La Biennale di Venezia"

Umbro Apollonio, Direttore
Wladimiro Dorigo, Redattore Capo

Sommario del n. 50 - 51

Albert Schulze Vellinghausen	Parola e immagine
Luigi Pestalozza	L'opera di Gian Francesco Malipiero
Giuseppe Gatt	Un maestro del novecento: Mario Sironi
Gillo Dorfles	Per un'estetica fotografica
Ferruccio Marotti	Appia e Craig: le origini della scena moderna
Werner Hofmann	Roberto Matta o le metamorfosi della violenza
Georges Sadoul	Il cinema sovietico negli anni 1924 - 1930
Renato Barilli	
Jürgen Claus	
Gian Lorenzo Mellini	
Luigi Pestalozza	Osservatorio
Roberto Rebora	
Lara Vinca Masini	
Marisa Volpi	
Piero Zanotto	

Questo fascicolo una copia L. 1.800 - Estero L. 2.400

Abbonamento annuo per l'Italia L. 3.600 - per l'Estero L. 4.800

Direzione Redazione: Ca' Giustinian - Venezia

Pubblicità e Abbonamenti: Editalia - Edizioni d'Italia

Via di Pallacorda, 7 - Roma

2 Planierraupen IHC - Hyd. Dozer & Kabeldozer Mod. DT 24 210 PS

3 Planierraupen Caterpillar D 6 - Serie 44 A

1 Planierraupen Caterpillar D 7 - Serie 17 A

7 Planierraupen Caterpillar D 8 - Serie 14 A

6 Planierraupen Caterpillar D 8 - Serie 36 A

3 Planierraupen Caterpillar D 9 - Serie 18 A

6 Planierraupen Caterpillar D 9 - Serie 49 A

1 Caterpillar Frontlader 977 - Serie 53 A

1 Caterpillar Frontlader 944 - Serie 43 A

1 Caterpillar Grader Nr. 12

5 Caterpillar Anhängerscraper Mod. 463

1 Caterpillar Anhängerscraper Mod. 80

15 Caterpillar Generatoren 30/150 kw

10 Autocar Zugmaschinen 270 PS

20 Stahlmuldenkipper IHC mit Cummins Motoren 270 PS

20 Compressoren Fabrikat « Ingersoll & Chicago Pneumatic » 125/900 cfm - 3.500/25.000 Ltr. p. Min.

1 Crushing Equipment « Telemith » 250 ts Stundenleistung (1 Beckenbrecher, 75 × 105, 2 Kreiselbrecher, 7 Transportbänder, 4 Vibrationssiebe, 3 Silo)

4 Bagger 1 cbm, Northwest 25 D

3 Bagger 2 cbm, Northwest 80 D

1 Bagger 1 cbm, Manitowac 2000

1 Bagger 4 cbm, Ruston Bucyrus 110 RB

1 Portalkran 75 ts, Fabrikat Clyde land Whirler, Baujahr 1960

1 Gradall Modell 2460

4 Gabelstapler « Clark » 2,5 & 5 ts

8 Luftbohrgeräte Fabr. Joy & Ingersoll Rand

Sämtliche Geräte sind betriebsbereit.
Eine Besichtigung kann jederzeit erfolgen.
Langfristige Finanzierung möglich.

Robur AG.

Zürich, Talacker 41, Tel. 272788
Telex Zürich 52 427
Cables: Roburag Zürich

Urbanistica

Fascicoli arretrati disponibili

Prezzi per l'Italia

Fascicoli n. 5-6-13-31	Lire 6.000 caduno
Fascicolo n. 18/19 e tavole allegate del P.R. di Milano	Lire 8.500
Fascicoli n. 15/16-17-20-21-22-23-24/25-26-30-32-33-34-35-38-39	Lire 5.000 caduno
Fascicolo n. 27 - II edizione (P.R. di Roma)	Lire 5.000
Fascicolo n. 28/29 - II edizione (P.R. di Roma)	Lire 7.000
Fascicolo n. 36/37	Lire 7.000

Prezzi per l'estero

I fascicoli destinati all'estero vengono forniti con riassunti in lingua francese ed inglese, se disponibili

Fascicolo n. 5-6-13-31	Lire 6.500 caduno
Fascicolo n. 18/19 e tavole allegate del P.R. di Milano	Lire 9.000
Fascicoli n. 15/16-17-20-21-22-23-24/25-26-30-32-33-34-35-38-39	Lire 5.500
Fascicolo n. 27 - II edizione (P.R. di Roma)	Lire 5.500
Fascicolo n. 28/29 - II edizione (P.R. di Roma)	Lire 7.500
Fascicolo n. 36/37	Lire 7.500

Ai prezzi suindicati devono essere aggiunte Lire 250 il fascicolo per spese postali e d'imballo

Fascicoli speciali

Roma - Città e piani (volume rilegato in tela)	Lire 9.000
Assisi Piano generale e piani particolareggiati di primo intervento	Lire 4.000
Edizione con riassunti in lingua francese ed inglese	Lire 5.000
Simbologia urbanistica	Lire 1.000
Il problema delle aere fabbricabili e la legislazione urbanistica dal 1942	
La legislazione urbanistica italiana elenco delle disposizioni legislative in vigore in Italia attinenti all'urbanistica, alla pianificazione ed all'ordinamento amministrativo del territorio, raggruppate per argomento	Lire 1.000

Condizioni di abbonamento

Abbonamenti per 4 numeri, a partire dal n. 40:

Italia - Abbonamento normale	Lire 15.000
Abbonamento diretto alla Rivista	Lire 12.000
Estero - Abbonamento normale	Lire 16.000
Abbonamento diretto alla Rivista	Lire 13.000
Facilitazioni speciali direttamente alla Rivista, per studenti (Italia); abbonamento a 4 numeri	Lire 10.000

Per acquisti o sottoscrizioni di abbonamenti rivolgersi a: Rivista Urbanistica - corso Vittorio Emanuele 75F - tel. 544.961 - c.c.p. n. 2/37471; oppure alle principali librerie.

URBANISTICA n. 40
Direttore Responsabile GIOVANNI ASTENGO

Autorizzazione del Tribunale di Torino N. 468 del 5 luglio 1949 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV - Con i tipi della Tipografia Toso, Via Carlo Capelli 93, Torino - Stampa litografica: Industria C. Zeppegno, Via Paolo Boselli 84 - Stampa pubblicità: R. Scotti - Stabilimento Grafico, Viale Piceno 17, Milano, in collaborazione con l'Impronta, Stabilimento Grafico, Via Argentero 59, Torino - Marzo 1964.

La Direzione non si impegna a restituire il materiale, anche se non pubblicato. È consentita la riproduzione del materiale pubblicato nella rivista solo se ne è citata la fonte.

Il pensiero delle università americane su

le grandi civiltà archi tettoniche

una collana di dodici volumi che compare contemporaneamente in edizione italiana, americana, francese e tedesca.

RIZZOLI

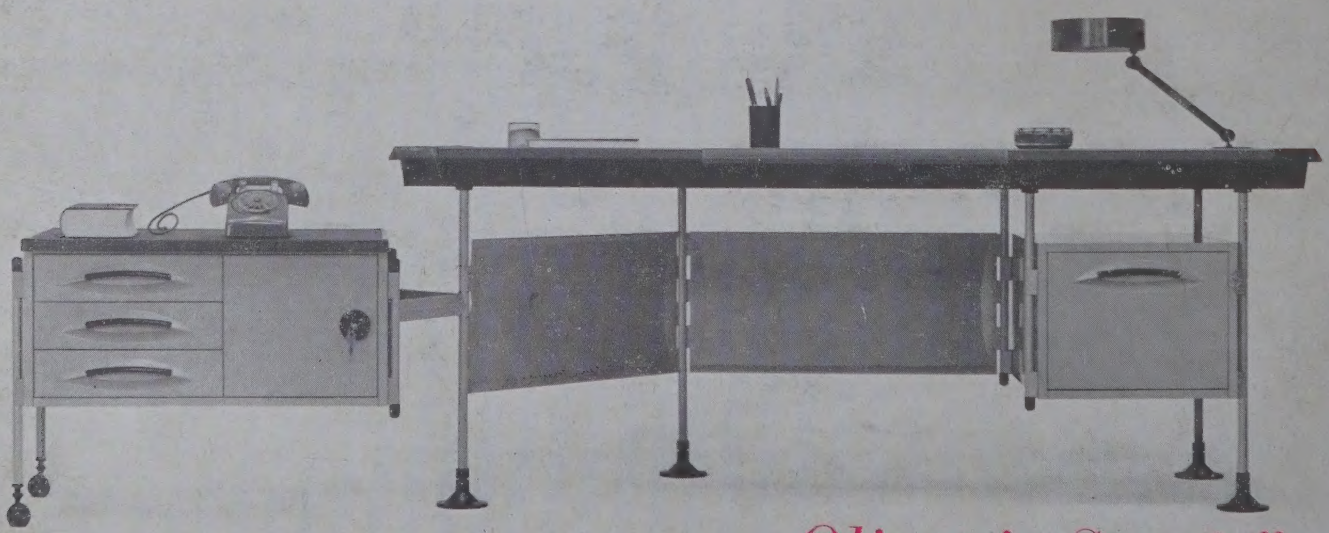
L'ARCHITETTURA PRECOLOMBIANA di Donald Robertson del Newcomb College, Tulane University ▪ **L'ARCHITETTURA ARABA** di John D. Hoag della Yale University ▪ **L'ARCHITETTURA CINESE E INDIANA** di Nelson I. Wu del Davenport College ▪ **L'ARCHITETTURA GIAPPONESE** di William Alex ▪ **L'ARCHITETTURA GRECA** di Robert L. Scranton dell'Università di Chicago ▪ **L'ARCHITETTURA ROMANA** di Frank E. Brown della Yale University ▪ **L'ARCHITETTURA PALEOCRISTIANA E BIZANTINA** di William MacDonald della Yale University ▪ **L'ARCHITETTURA MEDIEVALE** di Howard Saalman del Carnegie Institute of Technology di Pittsburgh ▪ **L'ARCHITETTURA GOTICA** di Robert Branner della Columbia University ▪ **L'ARCHITETTURA RINASCIMENTALE** di Bates Lowry del Pomona College, Claremont, California ▪ **L'ARCHITETTURA BAROCCA E ROCOCO'** di Henry A. Millon del Massachusetts Institute of Technology ▪ **L'ARCHITETTURA MODERNA** di Vincent Scully jr. della Yale University.

Sono in vendita i primi quattro volumi:

L'ARCHITETTURA ROMANA di Frank E. Brown, 128 pagine, 64 tavole, lire 3500.
L'ARCHITETTURA GOTICA di Robert Branner, 132 pagine, 64 tavole, lire 3500.
L'ARCHITETTURA BAROCCA E ROCOCO' di Henry A. Millon, 132 pagine, 64 tavole, lire 3500.
L'ARCHITETTURA MODERNA di Vincent Scully jr., 140 pagine, 64 tavole, lire 3500.

Gli altri volumi saranno pubblicati entro l'autunno.

L'arredamento Olivetti a elementi modulari componibili per la moderna architettura industriale



Olivetti "Spazio"